



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 14.3.2006
KOM(2006) 126 lõplik

1997/0335 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE**

EÜ asutamislepingu artikli 251 lõike 2 teise lõigu alusel

nõukogu ühise seisukoha kohta,

**mis käsitleb siseveelaevade tehniliste nõuete kehtestamist ja nõukogu direktiivi
82/714/EMÜ tühistamist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi
vastuvõtmist**

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE**

EÜ asutamislepingu artikli 251 lõike 2 teise lõigu alusel

nõukogu ühise seisukoha kohta,

**mis käsitleb siseveelaevade tehniliste nõuete kehtestamist ja nõukogu direktiivi
82/714/EMÜ tühistamist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi
vastuvõtmist**

1. TAUST

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku edastamise kuupäev (dokument KOM(1997) 644(lõplik) – 1997/0335 (COD):	9. detsember 1997
Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:	25. märts 1998
Euroopa Parlamendi arvamuse kuupäev, esimene lugemine:	20. oktoober 1998
Transpordisektori kaasotsustamismenetluse kehtestava Amsterdami lepingu jõustumisele järgnev õigusliku aluse muutumine:	1. mai 1999
Esimesel lugemisel vastuvõetud Euroopa Parlamendi arvamuse kinnitamine:	16. september 1999
Muudetud ettepaneku esitamine kuupäev: (dokument KOM(2000) 419(lõplik)):	19. juuli 2000
Direktiivi eelnõu regulatiivosa käsitlev nõukogu osaline poliitiline kokkulepe:	9. detsember 2004
Ühisseisukoha vastuvõtmine:	23. veebruar 2006

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Komisjoni muudatusettepanekuga Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. oktoobri 1982. aasta direktiivi 82/714/EMÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, püütakse kohandada ühenduse tehnilisi nõudeid Reini jõel navigeerimise kõrgematele standarditele, et luua kogu Euroopa veeteede võrgustiku ühtne kava. Samuti peaks see tulevikus lihtsustama kõnealuste tehniliste nõuete kohandamist komiteemenetluse korras, pidades silmas tehnika arengut ning rahvusvaheliste organisatsioonide, eelkõige Reini jõel navigeerimise keskkomisjoni (CCNR), tööst tulenevaid arenguid.

Siseturu ja kõigil Euroopa Liidu siseveeteedel vaba navigeerimise arengu tõttu on vaja tehniliste ja ohutusnõuete ühtlustamist või kohandamist kõrgeimate standarditega. See soodustab nii kaupade vaba liikumist kui ka kõrgeid ohutus-, keskkonna- ja sotsiaalseid standardeid. Samal ajal parandab tehniliste nõuete ühtlustamine ja sertifikaatide vastastikune tunnustamine ausa konkurentsi tingimusi ja loob võrdsed võimalused siseveetranspordi ühtsel turul.

3. KOMMENTAARID ÜHISE SEISUKOHA KOHTA

1999.–2004. aastal jäid arutlused nõukogus pooleli, kuna tõstatus küsimus Reinil navigeerimise võimaldamisest ühenduse sertifikaadiga laevadele. Algselt ei olnud Reini laevaliikluse muudetud konventsiooniga lubatud mujal kui Reini-äärsetes riikides ja Belgias välja antud sertifikaatide tunnustamine, see olukord muutus eespool nimetatud konventsiooni lisaprotokoll nr. 7 vastuvõtmise ja jõustumisega 1. detsembril 2004. aastal. Kui oli loodud õiguslik alus muude kui Reini-äärsete riikide ja Belgia asutuste välja antud sertifikaatide tunnustamiseks, suutis nõukogu saavutada osalise poliitilise kokkuleppe direktiivi eelnõu regulatiivosa kohta ning mitu kuud hiljem ka lisade teksti kohta.

Nõukogu nõustus üldjoontes komisjoni ettepanekuga, kuigi muutis veidi mõne artikli teksti selguse huvides või teatavate liikmesriikide poolt esile toodud probleemide arvessevõtmiseks. Komisjon on arvamusel, et kõnealuste muudatustega ei muudeta ettepaneku eesmäärke.

Käesolev ühiseisukoha tekst ei kajasta mitte ainult nõukogu praegust seisukohta, vaid hõlmab ka peaaegu kõiki parlamendi esimesel lugemisel tehtud muudatusi.

Enamik muudatustest on vormilised ning nendega asendatakse mõnikord sõnu, lauseid, lõikeid või artikleid. Näiteks võeti üle parlamendi muudatus, mille kohaselt asendatakse kindlaksmääratud tähtpäev, millal liikmesriigid peavad rakendama direktiivi täitmiseks vajalikke sätteid, kõnealuse tähtpäeva määratlusega avaldamispäeva suhtes. Seepärast on artikli 3 lõike 1 punkti a, artikli 5 lõike 5 punkti a, artikli 8 lõigetes 1 ja 2, artikli 13 lõigetes 2 ja 3, artiklitesse 22, 23 ja 25 ning samuti lisadesse lisatud viide direktiivi jõustumise kohta.

Arvestades, et tehnika areng ja muude rahvusvaheliste organisatsioonide, eelkõige Reini jõel navigeerimise keskkomisjoni tööst tulenevad arengud ei peatunud ajal, mil direktiiv oli „külmutatud“, töötas ELi liikmesriikide, Reini jõel navigeerimise keskkomisjoni ja Euroopa Komisjoni ekspertide ühine tööühm pidevalt alates 2002. aastast, et kohendada direktiivi mahukaid tehnilisi lisasid. Selle tegevuse käigus lisati teksti kolm uut lisa (lisad 7, 8 ja 9). Nõukogu lülitas selle töö tulemuse ühiseisukohta.

Nõukogu nõustus ka komisjoni muudetud ettepanekust ülevõetud parlamendi muudatusega, mille kohaselt lisatakse definitsioonide loetelus (II lisa, I osa 1. peatükk, artikkel 1.01, 19. jagu) viide reisipurjelaevadele. Samuti lisati direktiivi II lisasse eespool nimetatud ekspertide rühma välja töötatud uus peatükk reisipurjelaevade kohta (II lisa, II osa, 15a peatükk).

Nõukogu tehtud muudatuste arv on piiratud ning muudatusi võib lugeda komisjoni esialgse ettepaneku ning muudetud ettepaneku eemärkidele vastavateks.

- (1) Kõige olulisemalt muudeti artiklit 3, kus käsitletakse sertifikaadi olemasolu kohustust. Kõnealuse artikli tekst, kus sätestatakse direktiivi II lisas määratletud

tehniliste nõuete ja Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni kohaldamisel sätestatud tehniliste nõuete samaväärsus, on Euroopa Komisjoni ja Reini jõel navigeerimise keskkomisjoni kuuluvate ELi liikmesriikide põhjalike ettevalmistavate arutelude tulemus. Kõnealune artikkel moodustab direktiivi nurgakivi, kuna sellega tagatakse, et Reini jõel navigeerimise õigus kõnealuse ühenduse direktiivi alusel välja antud sertifikaatidega on samaväärne Reini-äärsetes riikides ja Belgias välja antud sertifikaatidega.

- (2) Komisjon toetab teatavatele aladele kehtivaid täiendavaid või vähendatud tehnilisi nõudeid käsitleva artikli 5 muutmist, mille puhul võeti arvesse mõnede liikmesriikide soovi võimaldada mitte kohaldada II lisa 24a peatüki üleminekusätteid juhtudel, kui nende kohaldamine vähendaks olemasolevaid siseriiklikke ohutusnorme.
- (3) Komiteemenetlust käsitlevat artiklit 19 muudeti, et järgida komiteemenetluse üldreegleid vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklitele 3 ja 7.
- (4) Nõukogu muutis ettepanekut vormiliselt niivõrd, et koostatakse uus versioon, millega asendatakse kehtiv direktiiv 82/714/EMÜ. See tähendab, et see sisaldab ka kõiki kehtiva direktiivi artikleid, mida ei muudetud, ning et tekstile lisati uus, direktiivi 82/714/EMÜ asendamist käsitlev artikkel 25.
- (5) Uues, adressaate käsitlevas artiklis 27 muudeti teksti tagamaks, et direktiiv oleks suunatud ainult neile liikmesriikidele, kellel on siseveeteed vastavalt artikli 1 lõikele 1. Komisjon saab kõnealuse piiranguga nõustuda.

4. JÄRELDUS

Eespool kirjeldatud põhjustel leiab komisjon, et 23.02.2006 nõukogus ühehäälselt vastuvõetud ühisseisukohaga ei muudeta komisjoni ettepaneku eesmärke ega lähenemisviisi ning komisjon saab seda toetada, eelkõige seepärast, et ühisseisukohaga võetakse nõuetekohaselt arvesse Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel tehtud muudatusettepanekuid ning komisjoni muudetud seisukohta.

5. KOMISJONI DEKLARATSIOON

Ühisseisukoha vastuvõtmise puhul esitas komisjon ühepoolse deklaratsiooni (vt I lisa).

I LISA

Komisjoni deklaratsioon

Käesoleva direktiivi rakendamisel kohustub komisjon tegema tihedat koostööd Reini jõel navigeerimise keskkomisjoniga nii lisade kohandamisel kui ka direktiivi kohaldamisel liikmesriikide poolt, samuti võtma arvesse kõiki Reini jõel navigeerimise keskkomisjoni sellealaseid algatusi.