

Brüssel, 17.10.2018
COM(2018) 707 final

2018/0363 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitees ja Reini laevaliikluse keskkomisjonis seoses siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevate standardite vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (CESNI) 8. novembri 2018. aasta kohtumisel ja Reini laevaliikluse keskkomisjoni (CCNR) täiskogu istungil võetav seisukoht seoses siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva Euroopa standardi (ES-TRINi standard 2019/1) kavandatud vastuvõtmisega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Reini laevaliikluse muudetud konventsioon

Reini laevaliikluse muudetud konventsiooniga (17. oktoober 1868) on kindlaks määratud Reini kui siseveete kasutamise õigusraamistik ja kehtestatud CCNRi ülesanded. Praegu kohaldatav konventsiooni versioon kehtestati 20. novembri 1963. aasta konventsiooniga, mis jõustus 14. aprillil 1967.

Praegu on Reini laevaliikluse muudetud konventsiooniga ühinenud neli liikmesriiki (Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa ja Madalmaad) ning Šveits.

2.2. CCNR ja CESNI

CCNR on rahvusvaheline organisatsioon, mille missioon on ellu viia algatusi, mille eesmärk on tagada Reinil laevasõiduvabadus ja edendada sealset laevasõitu. Täiskogu istungeid peetakse kaks korda aastas. Neil osalevad CCNRi liikmesriikide esindajad. Täiskogu istung on CCNRi otsustusorgan. Täiskogu võtab vastu keskkomisjoni resolutsioonid. Igal riigil on üks hääl ja otsused tehakse ühehäälselt. Kõnealused resolutsioonid on õiguslikult siduvad. EL ei ole CCNRi liige.

2015. aastal võttis CCNR vastu resolutsiooni, millega asutati siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). Tema pädevuses on ka vastu võtta tehnilised standardid eri valdkondades, eelkõige laevade, infotehnoloogia ja meeskonna kohta, neid standardeid ja vastavaid menetlusi ühtselt tõlgendada ning arutada veeliiklusohutuse, keskkonnakaitse või muid veeliiklusküsimusi.

CESNIse kuuluvad CCNRi ja ELi liikmesriike esindavad eksperdid, kellel on hääletamisel üks hääl. EL ei ole CESNI liige. Samas võib ta osaleda CESNI töös ilma hääletusõigusega koos rahvusvaheliste organisatsioonidega, kelle pädevusse kuuluvad CESNI tegevusvaldkonnad.

2.3. CESNI ja CCNRi kavandatud akt

8. novembri 2018. aasta kohtumisel võtab CESNI vastu siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva Euroopa standardi (ES-TRINi standard 2019).

ES-TRINi esimene versioon (ES-TRIN 2015) valmis CESNI-l selle 28. septembri 2015. aasta kohtumisel. See võeti ametlikult vastu CESNI täiskogu 26. novembri 2015. aasta kohtumisel. ES-TRINi standardi 2017 esimene muudatus võeti vastu CESNI täiskogul 6. juulil 2017.

ES-TRINi ajakohastatakse regulaarselt, võttes arvesse CESNI töörühmade tööd.

ES-TRINi regulaarne ajakohastamine on vajalik, et

- säilitada siseveeliikluse ohutuse kõrge tase;

- pidada sammu tehnika arenguga (nt tuletõrjesüsteemid, navigatsiooniseadmed);
- tagada kooskõla ELi õigusraamistikuga.

2017. ja 2018. aastal koostasid CESNI eksperdid muudetud standardi ES-TRIN 2019/1. ES-TRIN 2019/1 sisaldab mitut muudatust, eelkõige järgmistes valdkondades:

- automaatsed kehavälised defibrillaatorid;
- tuletõrjesüsteemid (K₂CO₃);
- erisätted elektriliste sõuseadmete jaoks (11. peatükk);
- üleminekusätted järgmise jaoks:
 - maksimaalne müratase,
 - mootorid,
 - elektrivarustus ja -seadmed,
 - laevapaadid,
 - reisilaevade evakuatsiooniteed,
 - reisilaevade käitursüsteemid ja
 - ahterpiigi vaheseinast ahtri pool asuvad ohutusvahendid.

CESNI 10. aprilli 2018. aasta kohtumisel otsustati võtta ES-TRINi standard 2019 vastu 8. novembril 2018 toimival kohtumisel. Enne 8. novembril 2018 toimuvat kohtumist tehakse standardi eelnõus eeldatavasti üksnes väikseid formaalseid muudatusi. ES-TRINi standard 2019/1 avaldatakse sellekohasel veebisaidil (cesni.eu). Kõigil ELi liikmesriikidel on eespool nimetatud standardite eelnõule (kaitstud) juurdepääs.

ES-TRINi standard 2019/1 inkorporeeritakse ELi õigusesse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiivile (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 2006/87/EÜ¹.

CESNIIs vastu võetud tehnilised standardid on esitatud direktiivi 2016/1629 II lisas ja neid tuleb ajakohastada delegeeritud õigusaktidega.

Selleks et tagada siseveelaevade tehniliste nõuete kahe olemasoleva eeskirjakogumiku (Reini ja ELi oma) kooskõla, on vaja ette näha ühesugused standardid. Nii ELi õigusaktides kui ka CCNRi määruses osutatakse alates 1. jaanuarist 2020 standardile ES-TRIN 2019/1.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Otsus – liidu seisukoha sõnastamine – on vajalik selle tagamiseks, et ELi huvisid võetaks piisavalt arvesse selliste otsuste vastuvõtmisel, millega kehtestatakse siseveelaevade käsitlevad standardid.

ES-TRINi tehnilise standardi ajakohastamist on intensiivselt ette valmistatud CESNI ekspertide tasandil. Seoses sellega on konsulteeritud suure hulga era- ja avaliku sektori ekspertidega. Standardi väljatöötamise jooksul on peetud CESNI tasandil järgmisi tehnikaalaseid kohtumisi:

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118).

- töökohtumised (21.–22. veebruar 2017; 28.–29. juuni 2017; 27.–28. september 2017; 28.–30. november 2017; 20.–22. veebruar 2018) ja
- komitee kohtumine (10. aprill 2018).

Nendel kohtumistel oli võimalik jõuda siseveelaevade tehniliste nõuete osas kokkuleppele ekspertide tasandil.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline².

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“³.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisel tuleb järgida sellekohast menetlust, kui on täidetud seal nimetatud tingimused. Need tingimused on järgmised: a) asjaomane valdkond kuulub liidu pädevusse, b) liidu seisukoht esitatakse rahvusvahelise lepinguga ettenähtud organis, kui see organ peab vastu võtma c) õigusliku toimega õigusakte. Kohtupraktikast selgub, et ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamine ei eelda, et liit peab olema asjaomase organi liige.

Käesoleval juhul on ilmne, et siseveelaevade tehnilised nõuded mitte ainult ei kuulu liidu pädevusse, vaid et liit on teostanud oma pädevust direktiivi (EL) 2016/1629 kaudu ning et enamasti reguleeritakse siseveelaevade tehnilisi nõudeid ühiste liidu eeskirjadega.

Nii CESNI kui ka CCNR vastavad teisele kriteeriumile, kuna need on loodud rahvusvahelise lepingu alusel.

Kuigi CESNIs vastu võetud eeskirjad ei ole iseenesest siduvad, on selge, et need muutuvad siduvaks CCNRi liikmetele, kui CCNR kohandab oma õigusraamistikku (Reini laevakontrolli määrus) nii, et selles viidatakse CESNIs vastu võetud standardile ja muudetakse see standard Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni kohaldamisel kohustuslikuks. Kõnealuse määruise siduvus CCNRi liikmete jaoks kehtestati 17. oktoobril 1868 Mannheimi konventsiooniga⁴.

Samuti ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, et rahvusvahelise organisatsiooni mittesiduvat õigusakti võib ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisel käsitada „õigusliku

² Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

³ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

⁴ Reini laevaliikluse muudetud konventsioon, 17. oktoober 1868, muudetud 20. novembril 1963.

toimega aktina“, kui selline akt võib otsustavalt mõjutada ELi õigusaktide sisu. Nagu eespool selgitatud, tuleb direktiivi (EL) 2016/1629 tehtavate mis tahes muudatuste puhul võtta arvesse Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni alusel kohaldatavat õigusraamistikku.

CESNIs vastu võetud tehnilised standardid on esitatud direktiivi 2016/1629 II lisas ja neid tuleb ajakohastada delegeeritud õigusaktidega.

Seepärast peab nõukogu vastu võtma ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse, millega kehtestatakse CESNIs liidu nimel võetav seisukoht siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevate standardite vastuvõtmise kohta.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaaloõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaaloõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatavate aktide peamine eesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Seepärast on esildatud otsuse materiaaloõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

4.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitees ja Reini laevaliikluse keskkomisjonis seoses siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevate standardite vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Liidu tegevus siseveelaevanduse sektoris peaks olema suunatud selle tagamisele, et ühtselt välja töötada liidu siseveelaevade suhtes kohaldatavad tehnilised nõuded.
- (2) 3. juunil 2015 loodi CCNRI raames siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (edaspidi „CESNI“), et välja töötada siseveeteid käsitlevad tehnilised standardid eri valdkondade jaoks, eelkõige seoses laevade, infotehnoloogia ja meeskonnaga.
- (3) Tõhusaks transpordiks siseveeteedel on oluline, et laevade suhtes kohaldatavad tehnilised nõuded oleksid kokkusobivad ja võimalikult ühtlustatud Euroopa erinevates õigussüsteemides. Eelkõige CCNRI liikmetest liikmesriikidele tuleks anda luba toetada otsuseid, millega ühtlustatakse CCNRI normid liidus kohaldatavate normidega.
- (4) Eeldatavasti võtab CESNI siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva standardi (edaspidi „ES-TRINi standard“) 2019/1 vastu 8. novembril 2018 peetaval kohtumisel.
- (5) ES-TRINi standardiga 2019/1 kehtestatakse siseveelaevade ohutuse tagamiseks vajalikud ühetaolised tehnilised nõuded. See sisaldab sätteid siseveelaevade ehituse, seadistamise ja varustuse kohta, erisätteid konkreetsete laevakategooriate, nt reisilaevade, tõukekaravanide ja konteinerilaevade kohta, sätteid automaatse identifitseerimissüsteemi seadmete kohta, sätteid laevade tunnusandmete kohta ning sõidukõlblikkuse tunnistuste ja registri näidiseid, üleminekusätteid ja tehnilise standardi kohaldamise juhiseid.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/1629⁵ II lisas viidatakse otsesõnu laevade tehnilistele nõuetele kui ES-TRINi standardis 2017/1 sätestatutele⁶. Komisjoni volitatakse ajakohastama II lisa kõnealust viidet ES-TRINi standardi kõige viimasele versioonile ja määrama kindlaks selle kohaldamise kuupäev.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118).

⁶ Muudetud komisjoni 18. aprilli 2018. aasta delegeeritud direktiiviga (EL) 2018/970, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/1629 (millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded) II, III ja V lisa (ELT L 174, 10.7.2018, lk 15).

- (7) Seepärast mõjutab ES-TRINi standard 2019/1 direktiivi (EL) 2016/1629.
- (8) Liit ei ole ei CCNRI ega CESNI liige. Seetõttu peab nõukogu volitama liikmesriike väljendama nendes organites liidu seisukohta seoses ES-TRINi standardi 2019/1 vastuvõtmisega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

- 1. Euroopa Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (CESNI) 8. novembri 2018. aasta kohtumisel võetav seisukoht on nõustuda siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva Euroopa standardi (ES-TRINi standardi) 2019/1 vastuvõtmisega.
- 2. Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Reini laevaliikluse keskkomisjoni (CCNR) täiskogu kohtumisel, kus tehakse otsus siseveelaevade tehniliste nõuete kohta, on toetada kõiki ettepanekuid, millega viiakse tehnilised nõuded vastavusse ES-TRINi standardi 2019/1 nõuetega.

Artikkel 2

- 1. Artikli 1 lõikes 1 nimetatud seisukoha esitavad koos liidu liikmesriigid, kes on CESNI liikmed.
- 2. Artikli 1 lõikes 2 nimetatud seisukoha esitavad koos liidu liikmesriigid, kes on CCNRI liikmed.

Artikkel 3

Artiklis 1 esitatud seisukohtade väiksemates tehnilistes muudatustes võidakse kokku leppida ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*