

Bryssel 27.10.2015
COM(2015) 549 final

2015/0255 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavassa eurooppalaisessa komiteassa (CESNI) ja Reinin navigaation keskuskomission (RNKK) täysistunnossa esitettävästä kannasta sisävesialusten teknisiä vaatimuksia koskevan standardin hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tämä komission ehdotus koskee sen kannan vahvistamista, jonka unioni esittää 26. marraskuuta 2015 pidettävässä sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean (CESNI) kokouksessa ja Reinin navigaation keskuskomission (RNKK) täysistunnossa sisävesialusten teknisiä vaatimuksista koskevasta eurooppalaisesta standardista.

1.1. CESNI

RNKK hyväksyi kevään täysistunnossaan 3. kesäkuuta 2015 päätöslauselman RNKK 2015-I-3, joka koskee sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean (CESNI) perustamista. CESNI:n tehtävänä on antaa teknisiä standardeja eri aloilla (erityisesti aluksiin, tietotekniikkaan ja miehistöön liittyviä standardeja), varmistaa näiden standardien ja niihin liittyvien menettelyjen yhdenmukainen tulkinta sekä pohtia vesiliikenteen turvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muita vesiliikennealan seikkoja.

CESNI koostuu asiantuntijoista, jotka edustavat RNKK:n ja EU:n jäsenvaltioita.

RNKK:n osapuolilla (Saksa, Ranska, Alankomaat, Belgia ja Sveitsi) ja jäljelle jäävillä EU:n jäsenvaltioilla on äänioikeus periaatteella yksi ääni kutakin valtiota kohti. EU ei ole RNKK:n eikä CESNI:n osapuoli. Se voi kuitenkin ilman äänivaltaa osallistua CESNI:n työhön sellaisten kansainvälisten järjestöjen kanssa, joiden toimenkuva kattaa CESNI:n toiminta-alat.

CESNI-komitea hyväksyy standardit äänestyksessä läsnäolevien RNKK:n ja EU:n jäsenvaltioiden ollessa yksimielisiä. Jos standardien hyväksymisen lisäämisestä asialistalle ei synny konsensusta, CESNI tekee asiassa päätöksen kokouksessa läsnäolevien jäsenten antamien äänten kahden kolmasosan enemmistöllä. Toisessa vaiheessa CESNI-komitea hyväksyy standardit äänestyksessä läsnäolevien RNKK:n ja EU:n jäsenvaltioiden ollessa yksimielisiä. Kun standardit on hyväksytty, niille annetaan oma viitenumero ja ne julkaistaan.

RNKK:lle on kertynyt huomattavasti kokemusta sisävesialusten teknisten vaatimusten vahvistamisesta. RNKK:n puitteissa perustetulla ja kaikki EU:n jäsenvaltiot kattavalla CESNIllä on näin ollen tarvittava asiantuntemus ja maantieteellinen edustavuus kaikilla Euroopan unionin sisävesiväylillä noudatettavien yhteisten standardien laatimiseen.

1.2. Eurooppalainen standardi sisävesialusten teknisistä vaatimuksista

Sekä EU:ssa että RNKK:ssa sovellettavan yhtenäisen sisävesialuksia koskevan teknisen standardin valmistelutyö on aloitettu olemassa olevassa yhteisessä työryhmässä, joka tukee sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja neuvoston direktiivin 82/714/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/87/EY¹ täytäntöönpanoa.

Yhteinen työryhmä on verrannut voimassa olevia teknisiä vaatimuksia, joita sovelletaan EU:n lainsäädännön mukaisesti ja RNKK:ssa, ja etsinyt yhdenmukaisia ratkaisuja aloilla, joilla vaatimuksissa on eroja.

CESNI on jatkanut yhteisen työryhmän työtä ja aikoo hyväksyä standardin sisävesialusten teknisistä vaatimuksista.

¹ EUVL L 389, 30.12.2006, s. 1.

Tässä standardissa vahvistetaan sisävesiliikenteen alusten turvallisuuden varmistamiseen tarvittavat yhdenmukaiset tekniset vaatimukset. Se sisältää säännöksiä, jotka koskevat laivanrakennusta, sisävesialusten varustamista ja laitteita, erityissäännöksiä matkustajalusten, työntökytkeiden ja säiliöalusten kaltaisissa tietyissä alusryhmissä, säännöksiä aluksen tunnistetiedoista, todistusmalleista, siirtymäsäännöksistä sekä teknisen standardin soveltamisohjeita. Kokouksessaan 28. syyskuuta 2015 CESNI päätti yksimielisesti ottaa sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annettavan eurooppalaisen standardin hyväksymisen 26. marraskuuta 2015 pidettävän kokouksen asialistalle. Standardi esitetään lopullisesti validoitavaksi CESNI:n johdolla 6. marraskuuta 2015 pidettävässä kokouksessa, jotta se voitaisiin hyväksyä pian sen jälkeen. On odotettavissa, että tekstiin tehdään ainoastaan muodollisia ja pieniä muutoksia. Standardi julkaistaan asiaa koskevalla verkkosivustolla (cesni.eu).

Kun standardi on hyväksytty, se ei ole sitova. Sitä käytetään kuitenkin lähtökohtana RNKK:ssa ja muissa kansainvälisissä järjestöissä, jotta se olisi sovellettavissa kunkin oikeudellisessa kehityksessä.

Sen vuoksi, kun CESNI on hyväksynyt standardin, RNKK mukauttaa lainsäädäntöpuutteitaan (Reinillä liikennöivien alusten tarkastamista koskevia määräyksiä) niin, että niissä viitataan CESNI-standardiin, ja päättää tehdä standardin pakolliseksi RNKK:n täysistunnossa.

2. ASIAANKUULUVA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ JA EU:N TOIMIVALTA

Direktiivillä 2006/87/EY varmistetaan, että unionin sisävesialustodistukset myönnetään vesikulkuneuvoille, jotka ovat tämän direktiivin liitteessä II säädetyn sisävesialuksia koskevien teknisten vaatimusten mukaisia, joiden osalta vastaavuus Reinin vesiliikenteestä tehtyä tarkistettua yleissopimusta sovellettaessa käytettävien teknisten vaatimusten kanssa on todettu.

Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen 22 artiklan perusteella myönnettyjen todistusten ja unionin sisävesialustodistusten katsotaan olevan vaatimuksia vastaavia alusten teknisten vaatimusten osalta erityisesti siksi, että tekniset vaatimukset EU:n oikeudellisessa kehityksessä perustuvat pääasiassa Reinin navigaation keskuskomission teknisiin vaatimuksiin.

Lisäksi direktiivin 2006/87/EY 20 artiklassa säädetään, että kaikilla alan tekniikan kehitykseen perustuvilla liitteen II muutoksilla, jotka ovat lähtöisin kansainvälisistä järjestöistä ja erityisesti RNKK:sta, on varmistettava, että kunkin sääntelykehysten mukaisesti myönnetty todistukset vastaavat edelleen vaatimuksia, jotta taataan vastaava turvallisuustaso.

Tästä syystä RNKK:n teknisten vaatimusten muutoksista johtuvalla kehityksellä voi olla vaikutusta direktiiviin 2006/87/EY.

Lisäksi komissio hyväksyi 10. syyskuuta 2013 NAIADES II -paketin² osana ehdotusta direktiiviksi sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja nykyisen direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta³. Kuten tämän ehdotuksen johdanto-osan kappaleissa todetaan, on vaikea

² COM(2013) 622, final, 10.9.2013 – Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/87/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja neuvoston direktiivin 82/714/ETY kumoamisesta (EUVL L 389, 30.12.2006, s. 1).

säilyttää kaksia erillisiä sääntöjä alusten teknisistä vaatimuksista kahdessa eri oikeudellisessa järjestelmässä (RNKK ja EU), jotka toimivat omien sääntöjen ja menettelyjensä mukaan, eikä näin taata oikeusvarmuutta ja turvallisuutta.

Edellä mainitun ehdotuksen lainsäädäntömenettely on edennyt huomattavasti sekä neuvostossa että Euroopan parlamentissa. On syntynyt laaja yksimielisyys siitä, että tässä yhteydessä on tarpeen virtaviivaistaa sisävesiliikenteen teknisiä sääntöjä ja välttää tarpeetonta päällekkäisyyttä. Ajatus siitä, että tulevaan direktiiviin sisällytetään viittaus RNKK:n johdolla vahvistettavaan tekniseen standardiin keinona näiden tavoitteiden saavuttamiseksi, on saanut laajan hyväksynnän.

Euroopan parlamentti hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä 15. huhtikuuta 2014 kannan, jossa kannatetaan laajalti komission ehdotusta.

Neuvostossa päästiin yleisnäkemykseen liikenneneuvoston 11. kesäkuuta 2015 pidetyssä kokouksessa, jossa komission ehdotuksen tekstiin tehtiin rakenteellisia muutoksia selkeyden lisäämiseksi. Erityisesti yleisnäkemyksessä korvataan ehdotuksen liite II, joka sisältää tekniset vaatimukset viittaamalla RNKK:ssa laadittuun tekniseen standardiin.

Toimielinten väliset neuvottelut ovat edelleen käynnissä, ja sopimukseen pyritään pääsemään ensimmäisessä käsittelyssä.

Yhteenvedona voidaan todeta, että standardin hyväksymismenettely RNKK:ssa on tärkeää myös yhteisön säännösten kehittämiseksi tällä alalla lähitulevaisuudessa.

3. KUULEMISTEN TULOKSET

Teknistä standardia on valmisteltu intensiivisesti EU:ssa ja RNKK:ssa. Useita julkisen ja yksityisen sektorin asiantuntijoita on kuultu tältä osin. Standardin laadinnan aikana on järjestetty seuraavat tekniset kokoukset:

- yhteinen (EU–RNKK) työryhmä: kokoukset 17.–20. helmikuuta 2014, 3.–5. kesäkuuta 2014, 9.–1. syyskuuta 2014, 9.–11. joulukuuta 2014, 17.–19. helmikuuta 2015, 16.–18. kesäkuuta 2015 ja 22.–23. syyskuuta 2015.
- RNKK: tarkastusmääräyskomitean kokoukset 9. huhtikuuta 2014, 15. huhtikuuta 2014 ja 22. huhtikuuta 2015 sekä valmistelukomitean kokoukset 11. kesäkuuta 2014, 8. lokakuuta 2014, 3. joulukuuta 2014, 25. maaliskuuta 2015 ja 3. kesäkuuta 2015.
- CESNI: kokous 28. syyskuuta 2015.

Lisää teknisiä kokouksia on suunniteltu pidettäväksi 21.–22. lokakuuta 2015 ja 6. marraskuuta 2015.

Näiden kokousten avulla voidaan päästä asiantuntijatasolla yhteisymmärrykseen sisävesialusten teknisistä vaatimuksista.

4. SEUT-SOPIMUKSEN 218 ARTIKLAN 9 KOHDAN MUKAISEN PÄÄTÖKSEN TARPEELLISUUS

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan mukaan ”neuvosto tekee komission – – ehdotuksesta päätöksen – – sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan sovellettavuuden suhteen sen mukaista menettelyä on noudatettava, kun siinä vahvistetut edellytykset täyttyvät. Nämä edellytykset ovat seuraavat: a) asianomainen ala kuuluu unionin toimivaltaan, b) unionin kanta esitetään kansainvälisellä sopimuksella perustetussa elimessä, silloin kun tämän elimen on annettava c) säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Oikeuskäytännöstä on käynyt selväksi, ettei SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan soveltaminen edellytä unionin jäsenyyttä kyseisessä elimessä.

Tässä tapauksessa on ilmeistä, etteivät sisävesialusten tekniset vaatimukset pelkästään kuulu unionin toimivaltaan (vesiliikenteen turvallisuus), vaan EU on käyttänyt toimivaltaansa antamalla direktiivin 2006/87/EY ja sisävesialusten teknisiä vaatimuksia säännellään suurelta osin yhteisillä unionin säännöillä.

Sekä CESNI että RNKK täyttävät toisen edellytyksen, sillä ne ovat elimiä, jotka on perustettu kansainvälisellä sopimuksella.

Vaikka CESNIn vahvistamat säännöt eivät sinällään ole sitovia, on selvää, että niistä tulee RNKK:n jäsenille sitovia, kunhan RNKK mukauttaa lainsäädäntökehyksensä (Reinillä liikennöivien alusten tarkastamista koskevia määräyksiä) niin, että siinä viitataan CESNIn hyväksymään standardiin, jolloin tästä standardista tulee pakollinen Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen soveltamisessa. Tällaisen määräyksen sitova luonne RNKK:n jäsenten keskuudessa on vahvistettu 17. lokakuuta 1868 tehdyssä Mannheimin yleissopimuksessa⁴.

Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö osoittaa myös selkeästi, että kansainvälisen järjestön ei-sitova asiakirja voidaan katsoa ”oikeustoimeksi” SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovellettaessa silloin, kun tällä asiakirjalla voi olla ratkaisevanlaatuisia vaikutuksia EU:n lainsäätäjän hyväksymän lainsäädännön sisältöön. Kuten edellä selitettiin, Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen mukaisesti sovellettava kehys on otettava huomioon direktiiviin 2006/87/EY tehtävissä muutoksissa. Lisäksi on suunniteltu, että CESNIn hyväksymät sisävesialuksia koskevat tekniset vaatimukset sisällytettäisiin EU:n lainsäädäntöön.

Tätä varten neuvoston on hyväksyttävä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan mukainen päätös, jossa vahvistetaan unionin puolesta esitettävä kanta ensinnä CESNIssä ennen sisävesialusten teknisten vaatimusten hyväksymistä ja sen jälkeen RNKK:ssa ennen Reinillä liikennöivien alusten tarkastamista koskevien määräysten muuttamista.

⁴ Reinin vesiliikenteestä 17. lokakuuta 1868 tehty tarkistettu yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna 20. marraskuuta 1963.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavassa eurooppalaisessa komiteassa (CESNI) ja Reinin navigaation keskuskomission (RNKK) täysistunnossa esitettävästä kannasta sisävesialusten teknisiä vaatimuksia koskevan standardin hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan yhdessä 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Sisävesiliikenteen alalla toteutettavalla unionin toiminnalla olisi pyrittävä varmistamaan yhdenmukaisuus unionissa sovellettavien sisävesialusten teknisten vaatimusten kehittämisessä.
- (2) Reinin navigaation keskuskomissiossa (RNKK) perustettiin 3 päivänä kesäkuuta 2015 sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaava eurooppalainen komitea (CESNI), jotta voidaan kehittää teknisiä standardeja sisävesiliikenteen eri aloilla, erityisesti aluksia, tietotekniikkaa ja miehistöjä koskevia standardeja.
- (3) CESNI:n odotetaan 26 päivänä marraskuuta 2015 pidettävässä kokouksessa hyväksyvän standardin sisävesialusten teknisistä vaatimuksista. RNKK:n täysistunnossa puolestaan muutetaan sen lainsäädäntökehystä (Reinillä liikennöivien alusten tarkastamista koskevia määräyksiä) niin, että siinä viitataan mainittuun standardiin, jolloin standardista tulee pakollinen Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen soveltamisessa.
- (4) Tässä standardissa vahvistetaan sisävesiliikenteen alusten turvallisuuden varmistamiseen tarvittavat yhdenmukaiset tekniset vaatimukset. Se sisältää säännöksiä, jotka koskevat laivanrakennusta, sisävesialusten varustamista ja laitteita, erityissäännöksiä matkustaja-alusten, työntökytkeiden ja säiliöalusten kaltaisissa tietyissä alusryhmissä, säännöksiä aluksen tunnistetiedoista, todistusmalleista, siirtymäsäännöksistä sekä teknisen standardin soveltamisohjeita. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2006/87/EY⁵ varmistetaan, että unionin sisävesialustodistukset myönnetään vesikulkuneuvoille, jotka ovat tämän direktiivin liitteessä II säädettyjen sisävesialuksia koskevien teknisten vaatimusten mukaisia, joiden osalta vastaavuus Reinin vesiliikenteestä tehtyä tarkistettua yleissopimusta sovellettaessa käytettävien teknisten vaatimusten kanssa on todettu. Komissio on lisäksi hyväksynyt 10 päivänä syyskuuta 2013 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja direktiivin 2006/87/EY

⁵ EUVL L 389, 30.12.2006, s. 1.

kumoamisesta ehdotuksen⁶, jossa otetaan huomioon kansainvälisten järjestöjen työstä juontuva alan kehitys ja erityisesti RNKK:n työ sisävesialusten teknisten vaatimusten soveltamisessa.

- (5) Tästä syystä standardi, joka koskee sisävesialusten teknisiä vaatimuksia ja joka hyväksytään RNKK:n johdolla, vaikuttaa direktiiviin 2006/87/EY ja ennakoitavissa olevaan unionin säännösten kehitykseen tällä alalla.
- (6) Euroopan unioni ei ole RNKK:n eikä CESNIn jäsen. Siksi on tarpeen, että neuvosto valtuuttaa jäsenvaltiot ilmoittamaan näissä elimissä unionin kannan tähän standardiin,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Euroopan unionin puolesta esitettävä kanta CESNIn 26 päivänä marraskuuta 2015 pidettävässä kokouksessa on puoltaa sisävesialusten teknisiä vaatimuksia koskevan eurooppalaisen standardin hyväksymistä.
2. Euroopan unionin puolesta esitettävä kanta RNKK:n täysistunnossa on puoltaa Reinillä liikennöivien alusten tarkastamista koskevien määräysten muuttamista niin, että niissä viitataan CESNIn hyväksymään eurooppalaiseen standardiin sisävesialusten teknisistä vaatimuksista.

2 artikla

1. Jäsenvaltiot, jotka ovat CESNIn jäseniä, esittävät 1 artiklan 1 kohdassa esitetyn unionin kannan yhdessä unionin etujen mukaisesti.
2. Jäsenvaltiot, jotka ovat RNKK:n jäseniä, esittävät 1 artiklan 2 kohdassa esitetyn unionin kannan yhdessä unionin etujen mukaisesti.

3 artikla

Vähäisistä muutoksista 1 artiklassa esitettyyn kantaan voidaan sopia ilman, että kantaa muutetaan.

4 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

⁶ COM(2013) 622 final.