



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 14.3.2006
KOM(2006) 126 slutlig

1997/0335 (COD)

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET**

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

**Gemensam ståndpunkt antagen av rådet inför antagandet av Europaparlamentets och
rådets direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande
av rådets direktiv 82/714/EEG**

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET**

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

Gemensam ståndpunkt antagen av rådet inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG

1. BAKGRUND

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument KOM(1997) 644 slutlig – 1997/0335 (COD):	9 december 1997
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	25 mars 1998
Datum för Europaparlamentets första behandling av yttrandet:	20 oktober 1998
Datum för ändring av den rättsliga grunden efter Amsterdamfördragets ikraftträdande, genom vilket medbeslutandeförfarandet införs för transportsektorn:	1 maj 1999
Datum för bekräftelse av Europaparlamentets yttrande från den första behandlingen:	16 september 1999
Datum för överlämnande av ändringsförslaget (dokument KOM(2000) 419 slutlig):	19 juli 2000
Datum för politisk överenskommelse i rådet om artiklarna i utkastet till direktiv:	9 december 2004
Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten (med enhällighet):	23 februari 2006

2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Syftet med kommissionens ändrade förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart är att anpassa gemenskapens tekniska föreskrifter till de långtgående krav som gäller för sjöfarten på Rhen, för att på så vis skapa ett enda system för alla vattenvägar i Europa. Bestämmelserna om ett kommittéförfarande bör också underlätta en framtida anpassning av dessa tekniska föreskrifter med hänsyn till tekniska framsteg och utveckling till följd av arbete i andra internationella organisationer, framför allt Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR).

Den inre marknaden och utvecklingen av fri inlandssjöfart på alla vattenvägar i EU gör att de tekniska föreskrifterna och säkerhetsföreskrifterna måste harmoniseras eller anpassas med de högsta standarderna som måttstock. Detta kommer att främja den fria rörligheten för varor och en hög nivå när det gäller säkerhet, miljö och sociala normer. Samtidigt kommer harmoniseringen av tekniska föreskrifter och det ömsesidiga erkännandet av certifikat att främja en rättvis konkurrens och skapa lika konkurrensvillkor på den inre marknaden när det gäller transporter på inre vattenvägar.

3. KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Mellan 1999 och 2004 var diskussionerna i rådet avbrutna på grund av frågan om möjligheterna att låta fartyg med gemenskapscertifikat bedriva sjöfart på Rhen. Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen tillät inte tidigare att certifikat som inte utfärdats av de länder som Rhen flyter igenom och Belgien erkändes, men denna situation har ändrats genom att tilläggsprotokoll nr 7 till ovannämnda konvention antagits och trätt ikraft (den 1 december 2004). När det väl fastställts en rättslig grund för erkännande av certifikat som utfärdats av andra organ än de länder som Rhen flyter igenom och Belgien, kunde rådet nå en politisk överenskommelse om artiklarna i utkastet till direktiv, och flera månader senare också om bilagorna.

Rådet har godtagit huvuddragen i kommissionens förslag. Det har dock i viss mån ändrat vissa artiklar antingen för att förtydliga texten eller för att tillgodose krav som framförts av vissa medlemsstater. Kommissionen anser att dessa ändringar inte påverkar förslagets syften.

Den gemensamma ståndpunkten, som utgör rådets ståndpunkt, inbegriper också nästan alla ändringar som parlamentet föreslog vid sin första behandling.

De flesta av ändringarna är formella ändringar som innebär att ord, fraser, punkter eller artiklar ersätts. Till exempel har rådet godtagit parlamentets förslag att ersätta ett specifikt datum vid vilket medlemsstaterna måste genomföra de bestämmelser som krävs för att följa direktivet med ett datum en viss period efter offentliggörandet. Därför har en hänvisning till direktivets ikraftträdande förts in i artikel 3.1 a, artikel 5.5 a, artikel 8.1 och 8.2, artikel 13.2 och 13.3, artiklarna 22, 23 och 25 liksom i bilagorna.

Eftersom de tekniska framstegen och utvecklingen till följd av arbetet i andra internationella organisationer, t.ex. CCNR, inte avstannade under den tid direktivförslaget låg i malpåse, har en gemensam arbetsgrupp bestående av experter från EU-medlemsstaterna, CCNR och Europeiska kommissionen arbetat sedan 2002 för att anpassa direktivets omfångsrika bilagor. Under detta arbete fördes tre nya bilagor in i texten, närmare bestämt de bilagor som nu benämns 7, 8 och 9. Rådet har tagit med resultatet av detta arbete i den gemensamma ståndpunkten.

Rådet har också godtagit parlamentets ändringsförslag (som också förts in i kommissionens ändrade förslag) om att i förteckningen med definitioner ta med en hänvisning till segelfartyg för passagerartransport (bilaga II del I kapitel 1 artikel 1.01.19). Dessutom har ett nytt kapitel om segelfartyg för passagerartransport (bilaga II del II kapitel 15a) lagts till i bilaga II till direktivet. Kapitlet har utarbetats av nämnda expertgrupp.

Rådet har gjort ett begränsat antal ändringar och dessa kan anses vara i överensstämmelse med målen med kommissionens ursprungliga och ändrade förslag.

- (1) Den viktigaste ändringen avser artikel 3 om skyldighet att medföra certifikat. Texten i den artikeln, som innebär att de tekniska föreskrifterna i bilaga II till direktivet likställs med de tekniska föreskrifter som fastställs med tillämpning av den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, är resultatet av djupgående förberedande diskussioner mellan Europeiska kommissionen och de EU-medlemsstater som är medlemmar i CCNR. Den artikeln är en grundsten i direktivet eftersom den säkerställer att certifikat som utfärdas i enlighet med detta gemenskapsdirektiv ger rätt att bedriva sjöfart på Rhen på motsvarande sätt som certifikat som utfärdas av de länder som Rhen flyter igenom och Belgien.
- (2) Kommissionen kan stödja ändringen av artikel 5 (*"Ytterligare eller sänkta tekniska föreskrifter för vissa zoner"*) som har ändrats för att tillgodose vissa medlemsstaters krav att inte behöva tillämpa övergångsbestämmelserna i kapitel 24a i bilaga II om tillämpningen av dessa bestämmelser skulle leda till en sänkning av befintliga nationella säkerhetsstandarder.
- (3) Artikel 19 om kommittéförfarandet har ändrats så att den överensstämmer med de allmänna bestämmelserna om kommittéförfaranden i artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EEG.
- (4) Ur formell synvinkel har rådet ändrat förslaget till en omarbetning, vilket innebär att direktiv 82/714/EEG ersätts. Detta innebär att förslaget också innehåller alla artiklar i det gällande direktivet som inte ändrats, och att en ny artikel 25 har lagts till om upphävande av direktiv 82/714/EEG.
- (5) I den nya artikeln 27 (*"Adressater"*) ändrades texten så att direktivet endast riktar sig till de medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som anges i artikel 1.1. Kommissionen kan godta denna begränsning.

4. SLUTSATS

Av ovannämnda skäl anser kommissionen att den gemensamma ståndpunkt som rådet enhälligt antog den 23 februari 2006 inte ändrar förslagets syften och strategier, och den kan därför stödja texten. Ett viktigt skäl är också att den gemensamma ståndpunkten tar hänsyn till de ändringar som Europaparlamentet föreslog vid sin första behandling och kommissionens ändrade ställningstagande.

5. KOMMISSIONENS FÖRKLARING

Kommissionen uttalade en enhällig förklaring vid antagandet av den gemensamma ståndpunkten (se bilaga I).

BILAGA I

Kommissionens förklaring

Vid genomförandet av detta direktiv åtar sig kommissionen att bedriva ett intensivt samarbete med CCNR, både när det gäller anpassningen av bilagorna och medlemsstaternas tillämpning av direktivet, och att beakta CCNR:s alla initiativ i detta avseende.