



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin
2009/45/EY muuttamisesta**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1 Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Komission REFIT-ohjelman ja paremman sääntelyn agendan hengessä sekä EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksen¹ välittömänä seurauksena komissio esittää joukon ehdotuksia, joiden tarkoituksena on yksinkertaistaa käytäntöjä määrättyllä tavalla.

Tämän tarkistuksen tavoitteena on yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa voimassa olevaa EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevaa sääntelykehystä, jotta voidaan i) ylläpitää EU:n sääntöjä tarpeen mukaan ja suhteellisuusperiaatetta noudattaen, ii) varmistaa niiden asianmukainen täytäntöönpano; ja iii) poistaa mahdolliset velvoitteiden päällekkäisyydet ja epäjohtonmukaisuudet asiaa koskevien säädösten välillä. Kokonaistavoitteena on selkeä, yksinkertainen ja ajan tasalla oleva sääntelykehys, jonka täytäntöönpano, seuranta ja valvonta on vaivattomampaa, mikä parantaa yleistä turvallisuuden tasoa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY² tarkoituksena oli korkean turvallisuustason saavuttaminen ja kaupan esteiden poistaminen laatimalla kotimaanliikenteessä toimiville matkustaja-aluksille yhdenmukaiset asianmukaisen tason turvallisuusmääräykset. Tässä direktiivissä otetaan EU:n tasolla huomioon kotimaanmatkoja koskevat SOLAS-yleissopimuksen säännöt, joilla vahvistetaan yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset alusten rakentamiselle, vakavuudelle, paloturvallisuudelle ja hengenpelastusvarusteille. Niitä sovelletaanakin teräksestä ja samanarvoisesta aineesta valmistettuihin aluksiin sekä suurnopeusaluksiin. Lisäksi ne sisältävät liikuntarajoitteisia henkilöitä tai vammaisia koskevia, alukselle pääsyä ja tiedottamista koskevat erityisvaatimukset.

Direktiivillä 2009/45/EY on saatu aikaan kaikkialla EU:ssa yhtä korkea turvallisuustaso, ja sisämarkkinat ovat hyötynneet siitä merkittävästi. Toisaalta kokemus on osoittanut, että direktiivin edeltäjän³ voimaantulosta vuonna 1998 lähtien täytäntöönpanon yhteydessä on ilmennyt ongelmia, jotka liittyvät direktiivin tiettyjen määritelmien, sen soveltamisalan ja sen menettelyiden selvyyteen ja tarkoituksenmukaisuuteen.

Lisäksi useita alle 24 metrin pituisiin pieniin aluksiin liittyviä turvallisuusnäkökohtia ei ole yhdenmukaistettu, mikä kertoo siitä, että paikalliset liikennöintiolosuhteet vaikuttavat kyseisiin aluksiin muita enemmän. Lisäksi direktiivissä on jo myönnetty jäsenvaltioille vapaus soveltaa kansallisia sääntöjä siinä tapauksessa, että ne katsovat pieniä aluksia koskevien yhdenmukaistettujen vaatimusten olevan kohtuuttomia ja/tai hankalia toteuttaa. Tähän liittyen toimivuustarkastuksessa todettiin, että direktiiviä sovelletaan nykyisellään vain 70:een 1950 pienestä aluksesta, joiden keskeisimmät turvallisuusnäkökohdat on jo määritetty jäsenvaltioissa. Tämän vuoksi kyseiset vaatimukset olisi arvioitava uudelleen.

Lisäksi toimivuustarkastuksessa kävi ilmi, että vaikka useat jäsenvaltiot myöntävät todistuskirjoja alumiinirakenteisille aluksille tämän direktiivin mukaisesti, kaikki eivät sitä

¹ Tuloksista raportoitiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle 16. lokakuuta 2015 (COM(2015) 508).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1).

³ Direktiivi 98/18/EY, jonka uudelleenlaadittu toisinto direktiivi 2009/45/EY on.

tee. Tämä johtaa epätasapainoiseen tilanteeseen, joka on haitallinen sen tavoitteen saavuttamisen kannalta, jolla pyritään luomaan yhtäläinen turvallisuustaso EU:n jäsenvaltioissa kotimaanreiteillä matkustaville matkustajille. Tämä tilanne on seurausta siitä, miten direktiivin soveltamisalaa tulkitaan suhteessa samanarvoisen aineen määritelmään ja miten vastaavia paloturvallisuusvaatimuksia sovelletaan.

Sen vuoksi ehdotetaan matkustaja-alusten turvallisuussääntöjen ja -vaatimusten selventämistä ja yksinkertaistamista, jotta ne olisivat linjassa komission REFIT-ohjelman kanssa ja jotta niiden tarkistaminen, seuranta ja valvonta olisi helpompaa. Oikeudellisen selkeyden ja oikeusvarmuuden lisäämiseksi ehdotuksessa poistetaan myös tietyt vanhentuneet, tarpeettomat ja epä johdonmukaiset lainsäädäntöviittaukset.

Ehdotuksella muutetaan direktiivin 2009/45/EY vastaavia määritelmiä ja vaatimuksia.

Lisäksi ehdotuksessa otetaan huomioon Lissabonin sopimuksessa tehdyt muutokset, jotka koskevat komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä, ja sisällytetään ne direktiiviin 2009/45/EY.

1.2 Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa

Ehdotus on täysin johdonmukainen suhteessa yksinkertaistusehdotuksiin, joilla muutetaan neuvoston direktiiviä 98/41/EY⁴, ja ehdotukseen, jolla korvataan neuvoston direktiivi 1999/35/EY⁵. Ehdotus on täysin linjassa toimivuustarkastuksiin liittyvien suositusten sekä liikenteen tulevaisuutta koskevan vuoden 2011 valkoisen kirjan⁶ kanssa, jossa tunnustetaan tarve nykyaikaistaa voimassa oleva matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva EU:n sääntelykehys.

1.3 Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Tällä ehdotuksella edistetään komission paremman sääntelyn agendan toteutumista, koska sillä varmistetaan, että lainsäädäntö on yksinkertainen ja selkeä ja että siitä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista rasitetta. Lisäksi siinä otetaan huomioon politiikan, yhteiskunnan ja teknologian alan kehittyminen. Sillä edistetään myös vuoden 2018 meriliikennestrategian⁷ tavoitteiden toteutumista, koska sillä taataan laadukkaat lauttapalvelut EU:n sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä.

⁴ Neuvoston direktiivi 98/41/EY, annettu 18 päivänä kesäkuuta 1998, yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä (EYVL L 188, 2.7.1998, s. 35).

⁵ Neuvoston direktiivi 1999/35/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁶ Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, KOM(2011) 0144 lopullinen.

⁷ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaaliskomitealle ja alueiden komitealle ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” (KOM(2009) 0008).

2.1 Oikeusperusta

Koska ehdotus korvaa nykyisen direktiivin, oikeusperusta on edelleen SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta (aiempi EY-sopimuksen 80 artiklan 2 kohta), jossa määrätään meriliikennettä koskevista toimenpiteistä.

2.2 Toissijaisuusperiaate

Direktiiviä 2009/45/EY on muokattu kansainvälisten vaatimusten pohjalta ja useammasta ihmishenkiä vaatineesta matkustaja-aluksille sattuneesta merionnettomuudesta saatujen kokemusten perusteella. Vaikka kansainvälisillä reiteillä liikennöiville aluksille on olemassa kansainvälisillä turvallisuusmääräyksillä, kuten SOLAS-yleissopimuksella, säädettyjä yhteisiä turvallisuusvaatimuksia, niitä ei sovelleta kotimaan matkoilla liikennöiviin matkustaja-aluksiin.

Tällä ehdotuksella varmistetaan, että direktiivissä 2009/45/EY EU:n vesillä kotimaan reiteillä liikennöiville aluksille vahvistettu yhteinen turvallisuustaso säilyy. Tätä tavoitetta ei voitu toteuttaa jäsenvaltioiden yksipuolisten toimien kautta. Ehdotuksessa todetaan, että vaatimukset on sopeutettava eroihin, joita voi ilmetä paikallisissa olosuhteissa. Näin vaatimukset tuovat myös lisäarvoa.

Sisämarkkinoiden tavoitteet ja palvelujen tarjoamisen vapaus jäsenvaltioissa harjoitettavassa meriliikenteessä huomioon otettuna ehdotuksella varmistetaan, että direktiivillä 2009/45/EY helpotetaan jatkossakin alusten siirtoa kansallisten rekisterien välillä ja mahdollistetaan edelleen syrjimätön kilpailu kotimaisilla reiteillä ilman, että turvallisuuden taso vaarantuu.

2.3 Suhteellisuusperiaate

Kuten onnettomuustilastot osoittavat, voimassaolevalla lainsäädännöllä on saavutettu matkustajien turvallisuuden korkea taso. EU:n turvallisuusnormeista aiheutuvien kustannusten ei ole todettu olevan kohtuuttomia verrattuna kansallisiin normeihin, joita olisi muussa tapauksessa tarvittu. Sääntelyyn liittyvien kustannusten arvioidut erot ovat hyvin pienet verrattuna rakennus-, käyttö- ja ylläpitokustannuksiin.

Tiettyjen määritelmien selkeyttämisen ohella tämän yksinkertaistamisaloitteen tavoitteena on mm. poistaa eräitä tarpeettomia vaatimuksia vaarantamatta kuitenkaan korkeaa turvallisuuden tasoa. Näin ollen ehdotuksella poistetaan direktiivin 2009/45/EY soveltamisalasta alle 24 metrin pituiset alukset. Kun otetaan huomioon, että pienet alukset rakennetaan pääasiassa muista materiaaleista kuin teräksestä, suurin osa tästä laivastosta ei tällä hetkellä kuulu yhdenmukaistettujen EU:n turvallisuusnormien soveltamisalaan (96 prosenttia). Useimmat alle 24-metriset alukset on jo sertifioitu kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Lisäksi nämä alukset on rakennettu tarjoamaan hyvin erilaisia palveluja (esimerkiksi päivä- tai yliyönmatkat, matkailijoille tarkoitettut päiväristeilyt, vierailut satamissa, joissa on erityisiä esteitä tai infrastruktuuria), joten ne ovat suunnittelultaan ja teknisiltä ratkaisuiltaan hyvin erilaisia. Tästä syystä on erityisen haastavaa koota yksityiskohtainen säännöstö, joka soveltuu tällaiselle pienten alusten tarjoamalle palvelun kirjolle.

Direktiivin 2009/45/EY voimassa oleva sääntelyperiaate, jonka kohteena olivat pääasiassa teräksestä (tai alumiinista) valmistetuille aluksille suunnitellut normatiiviset vaatimukset, arviointiinkin uudelleen kyseisten alusten osalta. EU:n normien soveltamisalan ulkopuolelle jääville pienille aluksille sattuneet onnettomuudet eivät myöskään osoita, että turvallisuuden

osalta olisi erityisiä huolenaiheita (neljän viimeisen vuoden aikana on tapahtunut viisi kuolemantapausta, jotka kaikki olivat työtapaturmia). Toisin kuin suurempia aluksia, pieniä aluksia käytetään yleensä samassa jäsenvaltiossa niiden käyttöään loppuun saakka. Pieniä aluksia siirretään jäsenvaltioiden välillä vain vähän.

2.4 Toimintatavan valinta

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti direktiivi on sopivin sääntelymuoto määriteltyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Direktiivissä vahvistetaan yhteiset periaatteet ja yhdenmukainen turvallisuuden taso ja varmistetaan sääntöjen täytäntöönpano mutta annetaan jäsenvaltioiden valita, mitä käytännön ja teknisiä menettelyitä ne haluavat soveltaa.

Ehdotus direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta katsottiin sopivimmaksi oikeudelliseksi ratkaisuksi. Vaihtoehto, ehdotus uudeksi direktiiviksi, hylättiin voimassa olevaan direktiiviin tarvittavien muutosten alhaisen määrän vuoksi.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

3.1 Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Toimivuustarkastukset osoittivat, että matkustajien turvallisuuteen ja sisämarkkinoihin liittyvän matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan EU:n lainsäädännön keskeisimmät tavoitteet täyttyvät kokonaisuudessaan ja ne ovat edelleen erittäin ajankohtaisia. Matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva EU:n sääntelykehys on johtanut siihen, että kaikkien matkustaja-alusten turvallisuuden taso on sama EU:ssa, liikennöijillä on yhtäläiset toimintaedellytykset ja alusten siirrot jäsenvaltioiden välillä ovat lisääntyneet. Toimivuustarkastuksesta kävi ilmi, että niin turvallisuuden tasoa kuin tiettyjen sääntelyyn perustuvien vaatimusten tehokkuutta ja oikeasuhteisuutta on mahdollista parantaa. Useilla alueilla on annettu suosituksia epäselvien, vanhentuneiden tai päällekkäisten vaatimusten yksinkertaistamiseksi, selkeyttämiseksi ja poistamiseksi. Näitä suosituksia ovat:

- a) alle 24-metrinen matkustaja-alusten jättäminen direktiivin 2009/45/EY soveltamisalan ulkopuolelle ja mahdollisesti suuntaviivojen tai vaatimusten laatiminen pienille aluksille ja muusta aineesta kuin teräksestä tai samanarvoisesta aineesta rakennetuille aluksille toiminnallisten vaatimusten perusteella ja osana tavoitelähtöisiä vaatimuksia;
- b) direktiivin soveltamisalan selkeyttäminen siten, että
 - selvennetään, että direktiivin 2009/45/EY tarkoituksiin nähden alumiini on teräksen kanssa samanarvoinen aine, ja selvennetään vastaavia paloeristysvaatimuksia (esim. määrittelemällä tilat, joiden paloeristeitä on parannettava);
 - selvennetään, että tuulivoimaloiden offshore-palvelualukset eivät kuulu direktiivin 2009/45/EY soveltamisalaan;
 - selvennetään, että perinteiset alukset eivät kuulu direktiivin 2009/45/EY soveltamisalaan, ja selkeytetään niiden määritelmää;
- c) selkeytetään ja yksinkertaistetaan direktiivissä 2009/45/EY esitettyä merialueiden määritelmää ja samalla
 - poistetaan viittaus paikkaan, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin; ja
 - poistetaan suojapaikan käsite.

3.2 Sidosryhmien kuuleminen

Suunniteltujen ehdotusten tekninen luonne huomioon otettuna sopivimmaksi menetelmäksi valikoitui kohdennettu kuulemismenettely. Kansallisia asiantuntijoita on kuultu matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevässä asiantuntijatyöryhmässä. Komissio järjesti seminaarin, johon kutsuttiin mukaan jäsenvaltioita sekä teollisuuden alan järjestöjä ja matkustajajärjestöjä. Suunnitellut toimenpiteet esiteltiin useaan otteeseen. Lisäksi Europa-sivustolla⁸ julkaistu etenemissuunnitelma mahdollisti sen, että sidosryhmät pystyivät antamaan palautetta sähköisellä lomakkeella.

Kuulemisten tiivistelmä ja kuulemismenettelyn yhteydessä esitettyjä huomautuksia koskeva yksityiskohtainen palaute esitetään ehdotuksen mukana olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa. Suurin osa kansallisista asiantuntijoista kannatti suunniteltuja yksinkertaistamistoimenpiteitä. Joidenkin ehdotusten tarkasta sanamuodosta tosin esitettiin huomautuksia. Kaikki ehdotukset on käyty läpi huolellisesti, ja ehdotuksia on muutettu tarpeen mukaan. Lisäksi eräät asiantuntijat esittivät täytäntöönpanoon liittyviä käytännön toteutusta ja teknisiä näkökohtia koskevia kysymyksiä, joita on käsitelty ehdotuksen mukana olevassa valmisteluasiakirjassa ja jotka on huomioitu toteuttamissuunnitelmassa.

Teollisuudenalan sidosryhmät painottivat sitä, että voimassa olevan sääntelykehyksen keskeisten periaatteiden olisi pysyttävä muuttumattomina (korostaen kuitenkin joissakin jäsenvaltioissa alumiinista valmistettujen alusten turvallisuuden parantamisesta aiheutuvia kustannuksia), kun taas matkustajajärjestöt vaativat turvallisuuden tason parantamista ja varoittivat sen heikkenemisestä. Näin ollen ehdotuksella varmistetaan, että turvallisuuden taso pysyy samana ja, sikäli kuin se on mahdollista yksinkertaistamisen ohella, paranee edelleen (esim. selventämällä sitä, että alumiinista valmistetut alukset olisi rakennettava direktiivin turvallisuusvaatimusten mukaisesti).

3.3 Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö

Tämä arviointi perustuu pääasiassa toimivuustarkastuksen yhteydessä kerättyyn tietoon. Toimivuustarkastuksista annetaan lisätietoja 16.10.2015 hyväksytyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksesta (Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check)⁹.

Näiden tietojen ja toimivuustarkastuksen yhteydessä järjestetyn kuulemisen lisäksi tämän yksinkertaistamisehdotuksen valmistelussa tarvittiin teknisen ja oikeudellisen alan asiantuntijoiden neuvoja teknisten määritelmien muotoilemiseksi ja jotta säädöksestä tulisi selkeä. Tätä varten kuultiin komission sisäisiä asiantuntijoita sekä Euroopan meriturvallisuusviraston ja matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevän asiantuntijatyöryhmän asiantuntijoita. Lisätietoja on saatavilla ehdotuksen mukana olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

3.4 Vaikutustenarviointi

Ehdotus on seurausta toimivuustarkastuksesta, jossa yksinkertaistamiseen liittyvät ongelmakohdat määritettiin yksityiskohtaisesti ja arvioitiin, onko menettelyjä mahdollista yksinkertaistaa. Etenemissuunnitelmassa korostetaan, että suunnitelluilla muutoksilla ei joko

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_fi.htm.

⁹ SWD(2015)197.

ole merkittäviä vaikutuksia (niiden vaikutusten lisäksi, jotka eivät ole mitattavissa, kuten oikeudellinen selkeys, oikeusvarmuus tai oikeudellinen yksinkertaisuus) tai olennaisesti erilaisia ratkaisuja ei ole löydetty. Komission paremman sääntelyn suuntaviivojen mukaisesti täysimääräistä vaikutustenarviointia ei ole tehty.

Yksinkertaistamishdotukseen sisältyy kuitenkin komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa muistutetaan toimivuustarkastuksen suosituksista ja selitetään ehdotettujen ratkaisujen perustelut niin teknisestä kuin oikeudellisesta näkökulmasta. Siihen kuuluu tiivistelmä ja aloitteen tueksi toteutetusta sidosryhmien kuulemisesta saatu palaute. Liitteenä on myös toteuttamissuunnitelma.

3.5 Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

Menettelyjen yksinkertaistamista koskevat mahdollisuudet liittyvät lähinnä sellaisiin vaikutuksiin, joita ei voida mitata, kuten oikeudelliseen selkeyteen, oikeusvarmuuteen ja oikeudelliseen yksinkertaisuuteen, ja ne voidaan toteuttaa selkeyttämällä direktiivin soveltamisalaa ja yksinkertaistamalla merialueiden määritelmää.

Samanarvoisesta aineesta rakennetuille yli 24 metrin pituisille aluksille olisi ennen tämän direktiivin voimaantuloa asetettava määräaika, johon mennessä tässä direktiivissä vahvistettujen teknisten vaatimusten on täyttyttävä. Muutosta on tarkoitus sujuvoittaa mahdollisimman paljon riittävällä siirtymäajalla. Merialueiden osalta ehdotuksessa on pääasiassa kyse siitä, että tarpeettomat ja vanhentuneet vaatimukset poistetaan ja merialueiden määrittämiseen jäsenvaltioissa vaikutetaan mahdollisimman vähän.

Lisäksi ehdotuksella lisätään oikeudellista selkeyttä poistamalla tietyt tarpeettomat, virheelliset tai epä johdonmukaiset viittaukset.

3.6 Perusoikeudet

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

5.1 Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Ehdotuksen mukana on toteuttamissuunnitelma, jossa luetellaan yksinkertaistamistoimenpiteiden toteuttamiseksi tarvittavat toimet ja määritetään keskeisimmät tekniset, oikeudelliset ja ajankäyttöön liittyvät haasteet.

Myös soveltuvat seuranta- ja raportointijärjestelyt on määritetty, eikä niistä aiheudu uusia raportointivelvollisuuksia tai hallinnollista lisärasitetta. Laivastoa, onnettomuuksia ja vaatimusten noudattamista koskevat tärkeimmät tiedot kerätään Euroopan meriturvallisuusviraston ja matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevän asiantuntijatyöryhmän avulla merionnettomuuksia koskevan eurooppalaisen tietojärjestelmän tietokantaan (EMCIP) perustuen. Ottaen huomioon, että Euroopan meriturvallisuusviraston tekemät lainsäädännön täytäntöönpanon valvontakäynnit toteutetaan arviolta viiden vuoden jakson aikana, EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva lainsäädäntö pitäisi arvioida seitsemän vuoden välein.

5.2 Selittävät asiakirjat

Selittäviä asiakirjoja ei vaadita, koska yksinkertaistamistoimenpiteet eivät ole luonteeltaan olennaisia tai monimutkaisia.

5.3 Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Määritelmät ja soveltamisala

Direktiivin 2 artiklaa muutetaan poistamalla seuraavat tarpeettomat, epä johdonmukaiset tai virheelliset viittaukset: ehjän aluksen vakavuussäännöstö (lisätään puuttuva viittaus), suurnopeusalussäännöstö (korjataan virheellinen viittaus), keulan korkeuden määritelmä (poistetaan tarpeeton osa), satama-alueen määritelmä (yhdenmukaistetaan merialueen määritelmän kanssa), suojapaikan määritelmä (poistetaan tarpeettomana merialueiden määritelmän yksinkertaistamisen mukaisesti), satamavaltion määritelmä (korvataan isäntävaltion määritelmä tarkistetun direktiivin 1999/35/EY mukaisesti) ja hyväksytyn laitoksen määritelmä (päivitetään viittaus).

Lisäksi 2 artiklaa muutetaan lisäämällä siihen seuraavat uudet määritelmät: perinteinen alus (siirretään 3 artiklasta ja tarkistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY¹⁰ esitetyn perinteisen aluksen määritelmän huomioon ottamiseksi), purjelaiva (uusi määritelmä), huvialus (siirretään 3 artiklasta ja yhdenmukaistetaan SOLAS-yleissopimuksen kanssa), apuvene (uusi määritelmä) ja samanarvoinen aine (siirretään liitteestä 1 ja muutetaan sen selventämiseksi, että kyseisestä aineesta valmistetuille aluksille on myönnettävä todistuskirjat tämän direktiivin mukaisesti).

Direktiivin 3 artiklaa muutetaan jättämällä alle 24 metrin pituiset alukset direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle poistamalla virheellinen ilmaisu "matkustaja" johdantolauseina esiintyvistä a ja b alakohdasta ja selventämällä, että direktiiviä ei sovelleta erityisiä tarkoituksia varten suunniteltuja aluksia koskevassa säännöstössä (Code of Safety for Special Purpose Ships) tarkoitettuihin purjelaivoihin, apuveneisiin ja aluksiin (offshore-huoltoalukset mukaan luettuina).

Matkustaja-alusten luokat ja soveltaminen

Direktiivin 4 artiklaa muutetaan yksinkertaistamalla C- ja D-merialueiden määritelmiä (poistetaan viittaukset vaatimuksiin paikasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, ja etäisyydestä suojapaikkaan) ja selventämällä, että jäsenvaltioiden on määritettävä merialueet siten, että D-merialueen raja on selvä.

Direktiivin 5 artiklaa muutetaan päivittämällä viittaus isäntävaltioon (korvataan satamavaltiolla) ja päivittämällä viittaukset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/16/EY¹¹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/90/EY¹².

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146).

Turvallisuusvaatimukset

Direktiivin 6 artiklaa muutetaan päivittämällä viittaus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/15/EY¹³, poistamalla toistoa sisältänyt c alakohta, päivittämällä viittaus isäntävaltioon (korvataan satamavaltiolla), selventämällä, että muuntamisvaatimuksia on tarkoitus soveltaa kaikkiin aluksiin (matkustaja-aluksiksi muuntamisen jälkeen) eikä ainoastaan olemassa oleviin matkustaja-aluksiin (siirtämällä e alakohta 5 kohtaan, joka lisätään), poistamalla 4 kohdan a alakohdan neljännessä luetelmakohdasta tarpeeton osa DSC-säännösten viittauksesta, poistamalla vanhentunut f alakohta ja lisäämällä uusi päivämäärä samanarvoisesta aineesta ennen tämän direktiivin voimaantuloa rakennettujen alusten soveltamisen alkamiselle.

Direktiivin 7 ja 8 artiklaa muutetaan vanhentuneiden osien poistamiseksi.

Lisäturvallisuusvaatimukset, samanarvoisuudet, vapautukset ja suojatoimenpiteet

Direktiivin 9 artiklaa muutetaan poistamalla 2 kohdasta virheellinen viittaus liitteeseen 1 ja helpottamalla kyseisessä artiklassa säädetyistä toimenpiteistä ilmoittamista perustamalla kyseistä tarkoitusta varten tietokanta.

Komiteamenettely ja muuttamismenettely

Direktiivin 10 ja 11 artiklaa muutetaan siten, että ne ovat linjassa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kanssa siltä osin, kuin kyseessä on komissiolle siirretty valta antaa delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä. Lisätään 10 a artikla samasta syystä (säädösvallan siirtäminen).

Todistuskirjat

Direktiivin 13 artiklaa muutetaan selventämällä, että vain tämän direktiivin vaatimukset täyttävillä aluksilla myönnetään matkustaja-aluksen turvallisuuskirja ja että kyseiseen todistuskirjaan on merkittävä kaikki 9 artiklassa tarkoitetut toimenpiteet, ei pelkästään vapautukset.

Kansainvälinen ulottuvuus

Direktiivin 14 artiklaa muutetaan siten, että se on ulkoisen edustuksen osalta linjassa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kanssa.

Arviointia koskevat säännökset

Lisätään 16 a artikla arviointia koskevien säännösten määrittämiseksi.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/15/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisien asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 47).

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin
2009/45/EY muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁵,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Jotta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/45/EY¹⁶ määriteltyihin yhteisiin turvallisuusvaatimuksiin perustuva korkea turvallisuustaso säilyisi ja jotta voitaisiin taata, että liikennöijillä on jatkossakin samat liiketoimintamahdollisuudet, kyseisen direktiivin soveltamista olisi parannettava. Direktiiviä 2009/45/EY pitäisi soveltaa ainoastaan niihin matkustaja-aluksiin, joita varten sen turvallisuusvaatimukset on suunniteltu. Tietyt erityiset alustyyppit, kuten apuveneet, purjelaidat ja alukset, jotka kuljettavat aluksen lukuun tai avomerilaitoksissa työskenteleviä koulutettuja henkilöitä, olisi sen vuoksi jätettävä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.
- (2) Sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskeva ohjelma (REFIT)¹⁷ on osoittanut, että kaikki jäsenvaltiot eivät myönnä alumiinirakenteisille aluksille todistuskirjoja direktiivin 2009/45/EY mukaisesti. Tämä johtaa epätasapainoiseen tilanteeseen, joka on haitallinen sen tavoitteen saavuttamisen kannalta, jolla pyritään luomaan yhtäläinen turvallisuustaso unionissa kotimaanreiteillä matkustaville matkustajille. Jotta voitaisiin välttää direktiivin epäyhtenäinen soveltaminen, joka on seurausta siitä, miten direktiivin soveltamisalaa tulkitaan suhteessa alumiinin samanarvoiseksi aineeksi määrittelevään määritelmään ja miten vastaavia paloturvallisuusvaatimuksia sovelletaan, samanarvoisen aineen määritelmää olisi selvennettävä.
- (3) Jotta voitaisiin parantaa oikeudellista selkeyttä ja yhdenmukaisuutta, tietyt määritelmät ja viittaukset olisi päivitettävä ja niiden yhdenmukaisuutta asiaa koskevien

¹⁴ EUVL C , , s. .

¹⁵ EUVL C , , s. .

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹⁷ COM(2015)508.

kansainvälisten tai unionin sääntöjen kanssa parannettava. Tässä yhteydessä erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siihen, että direktiivin 2009/45/EY soveltamisala pysyy samana eikä siinä vahvistettu turvallisuustaso muutu. Erityisesti perinteisten aluksen määritelmä olisi mukautettava nykyistä paremmin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2002/59/EY¹⁸ kuitenkin niin, että rakennusvuotta ja -ainetta koskevat vaatimukset pysyvät muuttumattomina. Huvialuksen määritelmä olisi puolestaan mukautettava nykyistä paremmin ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS-yleissopimus).

- (4) Suhteellisuusperiaate huomioon otettuna SOLAS-yleissopimukseen perustuvien voimassa olevien normatiivisten vaatimusten soveltaminen alle 24 metrin pituisiin pieniin matkustaja-aluksiin on osoittautunut vaikeaksi. Pienet alukset on lisäksi rakennettu pääasiassa muista rakennusaineista kuin teräksestä, minkä vuoksi vain hyvin pienelle määrälle niistä on myönnetty todistuskirjat direktiivin 2009/45/EY mukaisesti. Ottaen huomioon, että alle 24 metrin pituisille aluksille ei ole direktiivissä määritetty erityisiä turvallisuusnäkökohtia eikä vahvistettu asianmukaisia vaatimuksia, ne olisi sen vuoksi jätettävä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ja niihin olisi sovellettava erityisiä jäsenvaltioiden määrittämiä turvallisuusvaatimuksia, koska jäsenvaltiot pystyvät arvioimaan paremmin näiden alusten navigointiin liittyviä paikallisista olosuhteista johtuvia rajoitteita, kuten etäisyys rannikkoon tai satamaan ja sääolosuhteet.
- (5) Direktiivissä 2009/45/EY vahvistettujen merialueiden määritelmien yksinkertaistamiseksi ja jäsenvaltioille aiheutuvan rasitteen vähimmäistämiseksi tarpeettomat tai riittämättömät vaatimukset olisi poistettava. Merialueiden määrittämiseksi olisi yksinkertaistettava niiden merialueiden määritelmää, jolla C- ja D-luokan alukset saavat liikennöidä, poistamalla vaatimus paikasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, ja vaatimus etäisyydestä suojapaikkaan. Tämä olisi tehtävä ilman, että turvallisuustaso heikkenee. Tietyn rannikon soveltuvuus käytettäväksi suojapaikkana vaihtelee, ja jäsenvaltioiden on arvioitava se tapauskohtaisesti. Mahdolliset liikennöintirajoitteet, jotka liittyvät tietyn aluksen etäisyyteen suojapaikasta, olisi merkittävä matkustaja-aluksen turvallisuuskirjaan.
- (6) Voimassa olevien säännösten, joiden nojalla muunnettuja rahtialuksia ei voida katsoa uusiksi matkustaja-aluksiksi, tahattomat haitalliset seuraukset olisi poistettava selventämällä, että muuntamisvaatimuksia sovelletaan olemassa olevien matkustaja-alusten ohella myös muihin aluksiin.
- (7) Jotta voidaan lisätä avoimuutta ja helpottaa jäsenvaltioiden vapautuksia, samanarvoisuuksia ja lisäturvallisuustoimenpiteitä koskevien ilmoitusten tekemistä, komission olisi perustettava tätä varten tietokanta ja ylläpidettävä sitä. Sen olisi katettava toimenpiteitä koskevat ilmoitukset (niin luonnokset kuin hyväksytyt versiot).
- (8) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen mukanaan tuomat muutokset huomioon otettuina komissiolle direktiivin 2009/45/EY täytäntöönpanoa varten siirretty valta olisi saatettava ajan tasalle näitä muutoksia vastaavasti.

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

Täytäntöönpanosäädökset olisi hyväksyttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁹ mukaisesti.

- (9) Kansainvälisellä tasolla tapahtuneen kehityksen ja saadun kokemuksen huomioon ottamiseksi ja avoimuuden lisäämiseksi komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukainen säädösvalta, jotta kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehdyt muutokset voidaan tarvittaessa jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ja jotta tekniset vaatimukset voidaan tarkistaa ja jotta voidaan laatia ehdot, joilla säädellään komission ylläpitämän tietokannan käyttöä, johon tallennetaan jäsenvaltioiden vapautuksia ja poikkeuspyyntöjä koskevat ilmoitukset tämän direktiivin mukaisesti. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että kyseiset kuulemiset toteutetaan niiden periaatteiden mukaan, jotka on vahvistettu 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä parempaa lainsäädäntöä koskevassa toimielinten sopimuksessa. Erityisesti delegoitujen säädösten valmisteluun osallistumisen tasavertaisten mahdollisuuksien varmistamiseksi Euroopan parlamentti ja neuvosto saavat kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijat, ja niiden asiantuntijoilla on pääsy järjestelmällisesti komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (10) Jotta unionin satamista ja unionin satamiin liikennöiville matkustaja-alusten liikennöijille voidaan tarjota yhtäläiset toimintaedellytykset riippumatta siitä, minkätyyppisillä reiteillä ne liikennöivät, unionin toimet IMOssa meneillään olevan, SOLAS-yleissopimuksen sääntöjen tarkistamista koskevan käsittelyn jouduttamiseksi olisi yhdenmukaistettava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kanssa.
- (11) Ottaen huomioon Euroopan meriturvallisuusviraston tarkastuskäynneistä muodostuvan seurantajakson kesto komission olisi arvioitava direktiivin 2009/45/EY täytäntöönpanoa viimeistään [seitsemän vuoden kuluttua 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta päivästä] ja laadittava siitä kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä komission kanssa kaiken tämän arvioinnin suorittamiseksi tarvittavan tiedon keräämiseksi.
- (12) Direktiiviä 2009/45/EY olisi sen vuoksi muutettava,
- OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutokset direktiiviin 2009/45/EY

Muutetaan direktiivi 2009/45/EY seuraavasti:

- 1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
- a) korvataan a alakohta seuraavasti:
- ”a) ’kansainvälisillä yleissopimuksilla’ seuraavia yleissopimuksia ja niihin tehtyjä muutoksia, sellaisina kuin kyseiset säännöt kulloinkin ovat voimassa;

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- i) vuoden 1974 kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (vuoden 1974 SOLAS -yleissopimus); ja
 - ii) vuoden 1966 kansainvälinen lastiviivayleissopimus ja sen pöytäkirjat;”;
 - b) korvataan b alakohta seuraavasti:
 - ”b) ’ehjän aluksen vakavuussäännöstöllä’ ’säännöstöä ehjän aluksen vakavuudesta kaikissa IMOn asiakirjojen kattamissa aluslajeissa’, joka sisältyy 4 päivänä marraskuuta 1993 annettuun IMOn yleiskokouksen päätöslauselmaan A.749(18), tai ’vuoden 2008 ehjän aluksen kansainvälistä vakavuussäännöstöä’, joka sisältyy 4 päivänä joulukuuta 2008 annettuun IMOn päätöslauselmaan MSC.267(85), sellaisina kuin kyseiset säännöt kulloinkin ovat voimassa;”;
 - c) korvataan g alakohdan ii alakohta seuraavasti:
 - ”ii) niiden maksiminopeus, sellaisena kuin se määritellään vuoden 1994 suurnopeusalussäännöstön säännössä 1.4.30 ja vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstön 1.4.38 säännössä, on pienempi kuin 20 solmua;”;
 - d) korvataan m alakohta seuraavasti:
 - ”m) ’keulan korkeudella’ vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen 39 säännön määritelmän mukaista keulan korkeutta;”;
 - e) korvataan r alakohta seuraavasti:
 - ”r) ’satama-alueella’ aluetta, joka ei ole 4 artiklan 2 kohdan mukainen jäsenvaltioiden määrittelemä merialue ja joka ulottuu sellaisiin kauimmaisiin pysyviin satamarakenteisiin, jotka muodostavat satamajärjestelmän olennaisen osan, tai luonnollisten maantieteellisten muodostelmien rajaamiin jokisuistoihin tai vastaaviin suojaisiin alueisiin;”;
 - f) poistetaan s alakohta;
 - g) korvataan u alakohta seuraavasti:
 - ”u) ’satamavaltiolla’ jäsenvaltiota, jonka satamaan (satamiin) tai satamasta (satamista) muun kuin kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiva alus liikennöi kotimaanmatkoilla;”;
 - h) korvataan v alakohta seuraavasti:
 - ”v) ’hyväksytyllä laitoksella’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009* mukaisesti hyväksyttyä laitosta;
-
- * Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 391/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 11).”;
- i) korvataan y alakohta seuraavasti:

”y) ’liikuntarajoitteisilla henkilöillä’ kaikkia henkilöitä, joilla on erityisiä vaikeuksia käyttää julkista liikennettä, mukaan lukien vanhukset, vammaiset, aistivammaiset ja pyörätuolin käyttäjät, raskaana olevat naiset ja pienten lasten kanssa kulkevat henkilöt.”;

j) lisätään alakohdat seuraavasti:

”z) ’purjelaivalla’ alusta, joka saa käyttövoimansa pääasiassa purjeista, vaikka siinä olisi mekaaninen apu- ja varavoimajärjestelmä;

za) ’samanarvoisella aineella’ alumiiniseosta tai muuta palamatonta ainetta, jolla on käytettävän eristyksen ansiosta samanarvoiset rakenne- ja tiiviysominaisuudet kuin teräksellä normaalissa polttokokeessa altistuksen lopussa;

zb) ’normaalilla polttokokeella’ koetta, jossa laipioita tai kansia vastaavat koekappaleet tutkitaan koeuunissa, jonka lämpötila noudattaa likimain normaalia aika-lämpötilakäyrää, ja jossa noudatetaan testausmenetelmää, joka on esitetty vuoden 2010 palotestien soveltamisen kansainvälisessä säännöstössä (International Code for Application of Fire Test Procedures), joka sisältyy 3 päivänä joulukuuta 2010 annettuun IMO:n päätöslauselmaan MSC.307(88), sellaisena kuin kyseinen säännöstö kulloinkin on voimassa;

zc) ’perinteisellä aluksella’ mitä tahansa ennen vuotta 1965 suunniteltua historiallista matkustaja-alusta tai sen jäljennöstä, joka on rakennettu pääasiassa alkuperäisistä materiaaleista, mukaan lukien perinteisten purjehdus- ja merimiestaitojen kannustamiseen ja edistämiseen tarkoitetut alukset, jotka yhdessä ovat eläviä kulttuurimonumentteja ja joilla purjehditaan perinteisten merimiestaitojen ja tekniikoiden mukaisesti;

zd) ’huvialuksella’ alusta, jossa ei kuljeteta rahtia ja jolla kuljetetaan enintään 12:tä matkustajaa muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa, sen käyttövoimasta riippumatta;

ze) ’apuveneellä’ aluksessa kuljetettavaa venettä, jota käytetään yli 12 matkustajan siirtämiseen pysähdyksissä olevasta matkustaja-aluksesta rantaan ja takaisin;

zf) huomattavalla korjaus-, muutos- tai muuntamistyöllä mitä tahansa seuraavista:

— mikä tahansa muutos, joka vaikuttaa merkittävästi aluksen mittoihin, kuten aluksen pidentäminen uudella keskiosalla,

— muutosta, joka vaikuttaa merkittävästi aluksen matkustajakapasiteettiin, kuten ajoneuvokannen muuntaminen matkustajien majoitustiloiksi,

— muutosta, joka merkittävästi lisää aluksen käyttöikää, kuten matkustajien majoitustilojen uusiminen yhdellä koko kannella,

— kaikenlaisen alusten kaikenlainen muuntaminen matkustaja-aluksiksi.”;

2) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla
Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan seuraaviin matkustaja-aluksiin kotimaanmatkoilla riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat:

- a) uudet ja olemassa olevat matkustaja-alukset, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän,
- b) suurnopeusmatkustaja-alukset.

Kunkin jäsenvaltion on satamavaltion ominaisuudessa varmistettava, että matkustaja-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset, jotka purjehtivat muun valtion kuin jäsenvaltion lipun alla, noudattavat tämän direktiivin vaatimuksia kaikilta osin, ennen kuin ne voivat liikennöidä kotimaanmatkoilla kyseisessä jäsenvaltiossa.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta

- a) aluksiin, jotka ovat
 - i) sota- ja joukkojenkuljetusaluksia,
 - ii) purjelaivoja ja aluksia, jotka eivät kulje konevoimalla,
 - iii) muusta kuin teräksestä tai samanarvoisesta aineesta rakennettuja aluksia ja aluksia, joihin ei sovelleta suurnopeusaluksia (päättöslauselma MSC 36(63) tai MSC.97(73)) tai dynaamisesti kannateltuja aluksia (päättöslauselma A.373 (X)) koskevia määräyksiä,
 - iv) alkeellista rakennetta olevia puualuksia,
 - v) perinteisiä aluksia;
 - vi) huvialuksia;
 - vii) ainoastaan satama-alueilla liikennöiviä aluksia,
 - viii) aluksia, joihin viitataan erityisiä tarkoituksia varten suunniteltuja aluksia koskevan säännösten (Code of Safety for Special Purpose Ships), joka sisältyy 13 päivänä toukokuuta 2008 annettuun IMO:n päätöslauselmaan MSC.266(84), sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa, I luvun 1.2.3 sääntöön; tai
 - ix) apuveneitä;
- b) suurnopeusaluksiin, jotka ovat:
 - i) sota- ja joukkojenkuljetusaluksia,
 - ii) huvialuksia,
 - iii) ainoastaan satama-alueilla liikennöiviä aluksia, tai
 - iv) aluksia, joihin viitataan erityisiä tarkoituksia varten suunniteltuja aluksia koskevan säännösten (Code of Safety for Special Purpose Ships), joka sisältyy 13 päivänä toukokuuta 2008 annettuun IMO:n päätöslauselmaan MSC.266(84), sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa, I luvun 1.2.3 sääntöön.”;

3) muutetaan 4 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Matkustaja-alukset jaetaan seuraaviin luokkiin sen merialueen mukaisesti, jolla ne liikennöivät:

’A-luokka’	tarkoittaa kotimaanmatkoilla, ei kuitenkaan B-, C- ja D-luokissa tarkoitetuilla matkoilla, liikennöivää matkustaja-alusta.
’B-luokka’	tarkoittaa matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaanmatkoilla, joilla aluksen suurin etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 20 meripeninkulmaa rantaviivasta keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna.
’C-luokka’	tarkoittaa matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaanmatkoilla sellaisilla merialueilla, joilla 2,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa toiminnassa tai tiettynä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä (esimerkiksi kesäaikana), ja aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 5 meripeninkulmaa rantaviivasta keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna.
’D-luokka’	tarkoittaa matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaanmatkoilla sellaisilla merialueilla, joilla 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa toiminnassa tai tiettynä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä (esimerkiksi kesäaikana), ja aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 3 meripeninkulmaa rantaviivasta keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna.

”.

b) korvataan 2 kohdan a alakohhta seuraavasti:

”a) laadittava ja saatettava tarvittaessa ajan tasalle luettelo lainkäyttövaltaansa kuuluvista merialueista ja rajattava sen merialueen reunat, joilla D-luokan alukset voivat liikennöidä, ja vyöhykkeet eri alusluokkien ympärivuotiseen ja soveltuvien osin rajoitettuun määräaikaaiseen liikennöintiin noudattaen luokille 1 kohdassa säädettyjä perusteita;”;

4) muutetaan 5 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 2 kohdan toinen alakohta seuraavasti:
- ”Kunkin satamavaltion ominaisuudessa toimivan jäsenvaltion on tunnustettava suurnopeusaluksen turvallisuuskirja ja liikennöintilupa, jotka toinen jäsenvaltio on myöntänyt kotimaanmatkoilla liikennöivälle suurnopeusmatkustaja-alukselle, tai 13 artiklassa tarkoitettu matkustaja-aluksen turvallisuuskirja, jonka toinen jäsenvaltio on myöntänyt kotimaanmatkoilla liikennöivälle matkustaja-alukselle.”;

- b) korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:
- ”3. Satamavaltio saa tarkastaa kotimaanmatkoilla liikennöivän matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen ja sen asiakirjat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY* säännösten mukaisesti.
4. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU** vahvistettujen vaatimusten mukaisia laivavarusteita on pidettävä tässä direktiivissä vahvistettujen vaatimusten mukaisina.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146).”;

5) muutetaan 6 artikla seuraavasti:

- a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:
- i) korvataan a alakohta seuraavasti:
- ”a) Rungon, pää- ja apukoneiston sekä sähkö- ja automatiikkalaitteistojen rakenteen ja huollon on oltava hyväksytyn laitoksen säännöissä luokittelua varten annettujen standardien mukaiset tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/15/EY* 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti hallinnon käyttämien samanarvoisten sääntöjen mukaiset.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/15/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 47).”;

- ii) poistetaan c alakohta;
- b) poistetaan 2 kohdan b alakohdan ii alakohta;
- c) muutetaan 3 kohta seuraavasti:
- i) korvataan c ja d alakohta seuraavasti:
- ”c) C- ja D-luokkien olemassa olevien matkustaja-alusten on oltava tämän direktiivin soveltuvien erityisvaatimusten mukaisia ja sellaisten tekijöiden osalta, joita nämä vaatimukset eivät kata,

lippuvaltion hallinnon sääntöjen mukaisia; tällaisilla säännöillä on taattava liitteessä I olevaa II-1 ja II-2 lukua vastaava turvallisuustaso ottaen huomioon erityiset paikalliset liikennöintiolosuhteet sellaisilla merialueilla, joilla näihin luokkiin kuuluvat alukset voivat liikennöidä.

Ennen kuin C- ja D-luokkien olemassa olevat matkustaja-alukset voivat liikennöidä satamavalviossa säännöllisillä kotimaanmatkoilla, lippuvaltion hallinnon on päästävä yhteisymmärrykseen satamavaltion kanssa kyseisistä säännöistä;

- d) Jos jäsenvaltio katsoo, että satamavaltion hallinnon c alakohdan nojalla edellyttämät säännöt ovat kohtuuttomia, sen on välittömästi ilmoitettava siitä komissiolle; komissio päättää täytäntöönpanosäädöksellä, ovatko satamavaltion hallinnon säännöt kohtuullisia. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;
- ii) poistetaan e ja f alakohta;
- d) muutetaan 4 kohta seuraavasti:
 - i) korvataan a alakohdan kolmas luetelmakohta seuraavasti:

”— ne ovat täysin IMO:n päätöslauselmaan A.373(10), sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa, sisältyvän dynaamisesti kannateltujen alusten turvallisuussäännöstön (DSC-säännöstö) vaatimusten mukaisia.”;
 - ii) korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) Suurnopeusmatkustaja-alusten ja niiden varusteiden rakentamisen ja huollon on oltava hyväksytyn laitoksen suurnopeusalusten luokitusta koskevien sääntöjen mukaisia tai hallinnon direktiivin 2009/15/EY 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti käyttämien samanarvoisten sääntöjen mukaisia.”;
- e) lisätään 5 ja 6 kohta seuraavasti:

”5. Niin uusien kuin olemassa olevien alusten osalta huomattavan korjaus-, muutos- tai muuntamistyön ja siihen liittyvän varustelun on oltava 2 kohdan a alakohdassa säädettyjen uusien aluksien vaatimusten mukaista; jos alukseen tehdään muutoksia, joiden tarkoitus on ainoastaan nostaa pelastautumistasoa, niitä ei pidetä huomattavina muutoksina.

6. Samanarvoisesta aineesta ennen tämän direktiivin voimaantuloa rakennettujen alusten on oltava tämän direktiivin vaatimusten mukaisia viimeistään [viiden vuoden kuluttua 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettua päivämäärästä].”;
- 6) poistetaan 7 artiklan 2 kohta;
- 7) muutetaan 8 artikla seuraavasti:
 - a) poistetaan 3 kohdan toinen alakohta;
 - b) poistetaan 4 kohta;
- 8) muutetaan 9 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltio voi 4 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen toteuttaa toimenpiteitä, joilla sallitaan tämän direktiivin tiettyjen erityisvaatimusten kanssa samanarvoisten vaatimusten soveltaminen, jos nämä samanarvoiset vaatimukset ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin kyseiset vaatimukset.”;

- b) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltion, joka soveltaa 1, 2 tai 3 kohdan säännöksiä, on noudatettava tämän kohdan toisesta viidenteen alakohtaa.

Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, jotka se aikoo toteuttaa, mukaan lukien yksityiskohdat siinä määrin kuin on tarpeen riittävän turvallisuustason säilymisen varmistamiseksi.

Jos kuuden kuukauden kuluessa ilmoituksesta komissio päättää täytäntöönpanosäädöksellä, että ehdotetut toimenpiteet eivät ole perusteltuja, kyseistä jäsenvaltiota voidaan vaatia muuttamaan ehdotettuja toimenpiteitä tai olemaan toteuttamatta niitä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Toteutetut toimenpiteet eritellään asiaa koskevassa kansallisessa lainsäädännössä ja annetaan tiedoksi komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

Toisessa ja neljännessä alakohdassa tarkoitetuista toimenpiteistä on ilmoitettava komission kyseistä tarkoitusta varten perustaman ja ylläpitämän tietokannan välityksellä. Komissiolla on 10 a artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä tietokantaan pääsyä koskevista ehdoista.”;

- c) korvataan 5 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) komission on päätettävä täytäntöönpanosäädöksellä, onko jäsenvaltion päätös tällaisen aluksen liikennöinnin keskeyttämisestä tai sille määrätyistä lisätoimenpiteistä perusteltu ihmishengen turvallisuudelle tai omaisuudelle tai ympäristölle aiheutuvan vakavan vaaran vuoksi, ja jos keskeytys tai toimenpiteet eivät ole perusteltuja, kyseistä jäsenvaltiota on vaadittava peruuttamaan keskeytys tai toimenpiteet. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

- 9) muutetaan 10 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohdan d alakohta seuraavasti:

”d) erityiset viittaukset 2 artiklan g, m ja q alakohdassa, 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa, 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 6 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ’kansainvälisiin yleissopimuksiin’ ja IMO:n päätöslauselmiin.”;

- b) korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Komissiolla on 10 a artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen muutosten hyväksymiseksi.

4. Komissiolla on 10 a artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä tämän direktiivin muuttamiseksi, jotta 2 artiklassa mainittuihin kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehty muutokset voitaisiin jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, edellyttäen, että

komission arvion perusteella on olemassa riski, että kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehtyt muutokset huonontavat unionin merilainsäädännössä määriteltyä meriturvallisuuden, alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisen taikka alusten asumis- ja työskentelyolosuhteiden tasoa, tai että ne ovat ristiriidassa unionin merilainsäädännön kanssa.”;

10) lisätään 10 a artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle 9 artiklan 4 kohdassa, 10 artiklan 3 kohdassa ja 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artikkelissa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään komissiolle [voimaantulopäivä] alkaen määräämättömäksi ajaksi 9 artiklan 4 kohdassa, 10 artiklan 3 kohdassa ja 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 artiklan 4 kohdassa, 10 artiklan 3 kohdassa ja 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 9 artiklan 4 kohdan, 10 artiklan 3 kohdan tai 10 artiklan 4 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.
7. Delegoitu säädös, jolla kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehtyt muutokset jätetään 10 artiklan 4 kohdan mukaisesti tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, on annettava vähintään kolme kuukautta ennen kyseisen muutoksen hiljaiselle hyväksymiselle kansainvälisesti asetetun määräajan päättymistä tai päivää, jona tämän muutoksen on tarkoitus tulla voimaan. Jäsenvaltioiden on ennen delegoidun säädöksen voimaantuloa pidättäydyttävä tekemästä aloitteita muutoksen sisällyttämiseksi kansalliseen lainsäädäntöönsä tai sen soveltamiseksi kyseessä olevaan kansainväliseen oikeudelliseen asiakirjaan.”;

11) muutetaan 11 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011* 5 artiklaa.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”;

- b) poistetaan 3 kohta;

12) muutetaan 12 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Lippuvaltion hallinnon on huolehdittava siitä, että jokaiselle matkustaja-alukselle tehdään a, b ja c alakohdassa eriteltyt katsastukset:

- a) peruskatsastus ennen aluksen käyttöönottoa;
- b) määräaikaikatsastus kerran kahdessatoista kuukaudessa; ja
- c) ylimääräisiä katsastuksia tarvittaessa.”;

- b) poistetaan 2 kohta;

13) muutetaan 13 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Kaikille uusille ja olemassa oleville matkustaja-aluksille, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, myönnetään matkustaja-aluksen turvallisuuskirja tämän direktiivin mukaisesti. Sen on oltava liitteessä II määrätyn muotoinen. Todistuskirjan antaa lippuvaltion hallinto 12 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyn peruskatsastuksen jälkeen.”;

- b) korvataan 3 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Ennen kuin lippuvaltion hallinto myöntää satamavaltion kotimaanmatkoilla liikennöivälle suurnopeusmatkustaja-alukselle liikennöintiluvan, sen on neuvoteltava satamavaltion kanssa, jotta ne pääsevät yhteisymmärrykseen kaikista aluksen liikennöintiin kyseisessä valtiossa liittyvistä toimintaedellytyksistä. Lippuvaltion hallinnon on esitettävä kaikki tällaiset edellytykset liikennöintiluvassa.”;

- c) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Aluksen turvallisuuskirjaan tai todistukseen on merkittävä lisäturvallisuustoimenpiteet, samanarvoisuudet ja vapautukset, jotka alukselle on myönnetty 9 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan säännösten nojalla ja niiden mukaisesti.”;

14) korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen säännöt

1. Unioni esittää IMOlle kansainvälisillä matkoilla liikennöiviä matkustaja-aluksia koskevat ehdotukset, joiden tarkoituksena on jouduttaa IMOssa meneillään

olevaa käsittelyä niiden vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa, sääntöjen tarkistamiseksi, jotka sisältävät hallinnon harkinnan varaan jätettyjä asioita, jotta näille säännöille saadaan vahvistettua yhdenmukaistetut tulkinnat ja jotta niihin voidaan tehdä tarvittavat muutokset.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen ehdotukset esitetään IMOlle liitteessä I annettujen yhdenmukaistettujen sääntöjen perusteella.”;

15) lisätään 16 a artikla seuraavasti:

”16 a artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja toimittaa sitä koskevat tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään [seitsemän vuotta 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuna päivämääränä].”;

16) muutetaan liite I seuraavasti:

a) korvataan II-2 luvun A osan 13.1 kohdan kuudes virke seuraavasti:

”Jos alus liikennöi kotimaanliikenteessä jossain toisessa jäsenvaltiossa, on aluksella oltava käänös tämän satamavaltion viralliselle kielelle, jos se ei ole englanti tai ranska.”;

b) korvataan III luvun 2 kohdassa olevassa taulukossa olevan 1 alaviitteen ensimmäisen kohdan johdantolause seuraavasti:

”Pelastusalus voi olla pelastusvenettä tai pelastuslauttoja tai niiden yhdistelmiä III/2.2 säännössä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Suojaisten reittien ja/tai liikennöintialueen suotuisten sääolosuhteiden perusteella lippuvaltion hallinto voi hyväksyä satamajäsenvaltion suostumuksella ja IMO:n suosituksen MSC/Circ. 1046 huomioon ottaen.”.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [12 kuukauden kuluttua direktiivin voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Niiden on sovellettava näitä säännöksiä [12 kuukauden kuluttua direktiivin voimaantulosta].

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla
Osoitukset

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja