

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten sisällyttämiseksi ja direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 18 päivänä helmikuuta 2022 tekemä ehdotus direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten sisällyttämiseksi ja direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 31.3.2022

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Hallitusneuvos Katja Viertävä

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMI-
NISTERIÖ

MUISTIO

EU/2022/0183

24.3.2022

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ EDUSKUNNALLE KOMISSION EHDOTUKSESTA DIREKTIIVIN 2003/25/EY MUUTTAMISESTA PARANNETTUIEN VAKAVUUSVAATIMUSTEN SISÄLLYTTÄMISEKSI JA DIREKTIIVIN YHDENMUKAISTAMISEKSI KANSAINVÄLISEN MERENKULKUJÄRJESTÖN MÄÄRITTÄMIEN VAKAVUUSVAATIMUSTEN KANSSA

1 Tausta

Komission ehdotus (COM(2022) 53 final) koskee ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista 14 päivänä huhtikuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/25/EY muuttamista.

Komission valkoisessa kirjassa Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää (KOM(2011) 144 lopullinen) tunnistettiin tarve nykyaikaistaa matkustaja-aluksia koskevaa turvallisuuslainsäädäntöä. Tämän seurauksena komissio aloitti lainsäädäntöä koskevan toimivuustarkastuksen osana komission Regulatory Fitness and Performance Programme (REFIT) –ohjelmaa, jonka tarkoituksena on unionin säädösten selkeyttäminen ja päivittäminen. REFIT-ohjelman ja paremman sääntelyn agendan puitteissa sekä EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksen välittömänä seurauksena komissio esitti vuonna 2017 kolme ehdotusta asiaa koskevan lainsäädännön muuttamiseksi. Ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettu direktiivi 2003/25/EY, jäljempänä *vakavuusdirektiivi* oli myös osa toimivuustarkastusta. Ro-ro-matkustaja-aluksella tarkoitetaan matkustaja-alusta, johon kuormausta tapahtuu aluksen sivusta, perästä tai keulasta rullaten eikä sen lastaamisessa tarvita nosturia (roll on roll off). Komissio ei kuitenkaan tuolloin tehnyt ehdotusta vakavuusdirektiivin muuttamiseksi, koska Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, jäljempänä *IMO*, käytiin keskustelua vaurioituneiden alusten vakavuusvaatimuksista. Nyt kun tarkistettujen kansainvälisten säännösten on hyväksytty, komissio on tehnyt ehdotuksen vaurioituneiden alusten EU:n vakavuusvaatimusten muuttamisesta.

Kansainvälisillä matkoilla, mukaan lukien kahden jäsenvaltion väliset matkat, liikennöiviin aluksiin sovelletaan kansainvälisiä yleissopimuksia (IMO:n vastuualueella) ja tiettyjä EU:n sääntöjä. Tärkein turvallisuutta koskeva yleissopimus on vuoden 1974 kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*, ja sen vuonna 1988 tehty pöytäkirja. SOLAS 90 -yleissopimuksen sisältämät yleiset vakavuusvaatimukset (jotka on määritetty direktiivin tekstissä kaikkine sovellettavine muutoksineen) laadittiin deterministisesti ja sisällytettiin SOLAS-yleissopimuksen II-1/B/8 sääntöön. Vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimuksia on päivitetty tämän jälkeen vuonna 2009 ja 2020 ja nämä vakavuusvaatimukset on laadittu probabilistisesti eli ne eivät ole yhteismitalliset SOLAS 90 -yleissopimuksen vaatimusten kanssa. Näitä aluksen rakentamisajan mukaan määräytyviä vaatimuksia sovelletaan koko unionin alueella, koska kansainvälisiin matkoihin sovelletaan suoraan SOLAS-yleissopimusta ja kotimaanmatkoihin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 6 päivänä toukokuuta 2009 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY, jäljempänä *non-SOLAS-direktiivi*.

Kansainvälisten vaatimusten lisäksi matkustaja-aluksiin, ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusaluksiin sovelletaan erityisiä EU:n sääntöjä. Vakavuusdirektiivissä vahvistetaan vakavuusvaatimukset vaurioituneille ro-ro-matkustaja-aluksille. Niitä sovelletaan aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta kansainvälisillä matkoilla. Direktiivillä on tarkoitus varmistaa alusten vakavuus vaurioitumisen jälkeen, mikä parantaa tämän tyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua yhteentörmäyksessä. MS Estonian upottua 28. syyskuuta 1994 kahdeksan Pohjois-Euroopan maata, joiden joukossa on seitsemän jäsenvaltiota, käynnisti aloitteen (28. helmikuuta 1996 tehty Tukholman sopimus) tiukempien vakavuusvaatimusten soveltamiseksi vaurioituneisiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotta voitaisiin ottaa huomioon ro-ro-kannelle kertyvän veden vaikutus ja jotta alus voisi selviytyä SOLAS 90 -yleissopimuksessa vaadittua vaikeammissa meriolosuhteissa aina neljän metrin merkitsevään aallonkorkeuteen saakka. Aloitteen johdosta komissio teki ehdotuksen direktiiviksi, jonka Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat vakavuusdirektiivinä.

EU:n erityisiä vakavuusvaatimuksia on tarkoitus soveltaa SOLAS-yleissopimuksen vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten lisäksi, ja niillä on tarkoitus ottaa huomioon vaurioituneen ro-ro-aluksen kannelle kertyvä vesi. Veden määrä riippuu vaurion jälkeisestä varalaidasta ja liikennöintialueen merkitsevästä aallonkorkeudesta. Vakavuusdirektiivin vaatimuksia voidaan soveltaa myös non-SOLAS-direktiivissä tarkoitettuihin Euroopan unionissa kaupallisessa tarkoituksessa kotimaanmatkoilla liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin. Tässä direktiivissä alukset ja merialueet jaetaan neljään luokkaan (A, B, C ja D). Perusteina ovat etäisyys rannasta ja kriittinen aallonkorkeus. Luokkien A, B ja C ro-ro-matkustaja-aluksiin on sovellettava vakavuusdirektiivin vaatimuksia.

Matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön REFIT-toimivuustarkastuksen johdosta annettiin suositus arvioida, voidaanko ro-ro-matkustaja-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia koskeva EU:n sääntelytapa sovittaa yhteen kansainvälisen lainsäädännön kanssa, edellyttäen, että vakavuusdirektiivissä määritetty turvallisuustaso pysyy vähintään ennallaan.

Tarkistetun SOLAS-yleissopimuksen (vuodesta 2020 sovellettava versio) ja vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten erityisten EU:n vakavuusvaatimusten välisten erojen vuoksi tarve vakavuusdirektiiville ja sen lisäarvo arvioitiin sen perusteella, varmistetaanko SOLAS-yleissopimuksen vaatimuksilla vähintään sama turvallisuustaso.

Komission REFIT-päätelmien mukaisesti ja kansainvälisen tason kehitys huomioon ottaen komissiolle annettiin tehtäväksi arvioida mahdollisuutta ehdottaa vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten erityisten EU:n vakavuusvaatimusten tarkistamista tai kumoamista kansainvälisten normien perusteella, jos ne päivitetään (vuodesta 2020 alkaen) unionia tyydyttävällä tavalla. Tätä varten laadittiin asiantuntijatutkimus, jossa analysoitiin tekniset ja toimenpidevaihtoehdot eli vaadittua osastoimisindeksiä R koskevat eri vaihtoehdot, vakavuusdirektiivissä säädetyt aallonkorkeuden rajoitukset todennäköisyystarkastelun pohjalta sekä vaihtoehdot deterministisille alueellisille lisävaatimuksille. Siinä arvioitiin myös, säilyvätkö vakavuusdirektiivin sisältämät vaatimukset edelleen merkityksellisinä niin kauan kuin kansainvälisellä tasolla määritetty vastaava turvallisuustaso ei osoittaudu yhtä hyväksi tai paremmaksi.

Erityyppisiin aluksiin sovellettavia vaurioituneen aluksen vakavuuslaskelmia koskevien teknisten ratkaisujen laatimisen lisäksi asiantuntijatutkimuksen johdosta on suositeltu, että aallonkorkeuden rajoituksia ei otettaisi huomioon todennäköisyystarkastelussa. Alusten mallilaskelmista ei käynyt ilmi, että normalisoidun s-tekijän tai odotetun kriittisen aallonkorkeuden perusteella asetetuilla aallonkorkeuden rajoituksilla olisi merkittävä vaikutus kokonaisselviytymiskykyyn A-indeksin osoittamalla tavalla. Siksi todennäköisyystarkastelussa ei ole tarkoituksenmukaista

ottaa käyttöön erillisiä vaatimuksia vaurioituneen aluksen vakavuutta koskeville toiminnallisille aallonkorkeuden rajoituksille.

2 Ehdotuksen tavoite

Ehdotuksen tärkeimpänä tavoitteena on vähentää vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten monimutkaisuutta sekä teknistä ja hallinnollista raskautta, jotka johtuvat pääasiassa siitä, että vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskyvyn arvioimiseen on kaksi eri järjestelmää. Ehdotuksella pyritään myös mahdollisuuksien mukaan varmistamaan johdonmukaisuus IMO:ssa hiljattain päivitettyjen vaurioituneen matkustaja-aluksen vakavuutta koskevien kansainvälisten vaatimusten kanssa. Suunniteltu mukauttaminen kansainvälisiin sääntöihin ja yksinkertaistaminen järkeistävät laivanrakennusyhtiöiden ja varustamoiden laskentarasitetta.

Ehdotus vakavuusdirektiivin muuttamiseksi on laadittu tutkimustulokset (mm. Assessment of specific EU stability requirements for ro-ro passenger ships, 2019) huomioon ottaen ja noudattaen yleistä tavoitetta matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan EU:n sääntelykehityksen yksinkertaistamisesta ja yhdenmukaistamisesta. Tavoitteena on myös mahdollisuuksien mukaan vähentää määritelmien ja vaatimusten monitulkintaisuutta ottaen huomioon muutettu non-SOLAS-direktiivi sekä poistaa sellaisia kansainvälisiä välineitä koskevat vanhentuneet määräykset, jotka eivät enää ole käytössä tai voimassa. Selkeyden ja johdonmukaisuuden vuoksi ehdotuksessa myös ehdotetaan useiden määritelmien päivittämistä sekä viitteitä asiaa koskevaan EU:n lainsäädäntöön ja SOLAS-yleissopimuksen sääntöihin.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Muutosdirektiiviluonnoksen 1 artikla muodostaa luonnoksen pääosan, joka sisältää muutoksia useisiin vakavuusdirektiivin säännöksiin.

Kohde, soveltamisala ja määritelmät

Ehdotuksen 1 artiklan 1 kohdassa muutetaan eräitä olemassa olevia määritelmiä, kuten 'olemassa oleva alus', 'uusi alus', 'säännöllinen liikennöinti', 'satamavaltio' ja 'erityiset vakavuusvaatimukset'.

Merkitsevät aallonkorkeudet

Komissio esittää, että 1 artiklan 2 kohdassa tarkennetaan merkitsevän aallonkorkeuden määritelmää ja rajoitetaan sen käyttö aluksiin, jotka ovat direktiivin liitteessä I olevaan A jaksoon sisältyvien vaurioituneen aluksen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia.

Merialueet

Ehdotuksessa 1 artiklan 3 kohdassa esitetään, että jäsenvaltioiden velvollisuutta julkaista luettelo merialueista ja niiden merkitsevistä aallonkorkeuksista yksinkertaistettaisiin.

Erityiset vakavuusvaatimukset

Komissio esittää, että 1 artiklan 4 kohta sisältäisi tarkistettut erityiset vakavuusvaatimukset. Säännöt jaettaisiin käyttäen perusteena a) päivämäärää, jolloin aluksen köli on laskettu tai jolloin alus on vastaavassa rakennusvaiheessa, ja b) aluksen sallittua matkustajamäärää. Olemassa oleviin ja jo todistuskirjan saaneisiin aluksiin sovellettaisiin edelleen nykyisiä vaatimuksia. Uusien ja vasta todistuskirjan saaneiden alusten, jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti EU:ssa,

olisi oltava päivitettyjen kansainvälisten sääntöjen (SOLAS 2020 -yleissopimus sellaisille aluksille, joiden matkustajakapasiteetti on yli 1 350 henkilöä) sekä EU:n erityisten aluksen vaadittavaa osastointia kuvaavaa R-indeksiä koskevien vaatimusten (SOLAS 2020 -yleissopimus + R-indeksin arvon SDC3-taso aluksille, joiden matkustajakapasiteetti on enintään 1 350 henkilöä) mukaisia.

Kymmenen vuoden siirtymäkauden ajaksi aluksille, joiden matkustajakapasiteetti on enintään 1 350 henkilöä, olisi valittavana kaksi vakavuusvaatimusvaihtoehtoa: liitteessä I olevan A jakson nykyiset vaatimukset tai liitteessä I olevan B jakson päivitetty vaatimukset. Kymmenen vuoden siirtymäkauden kuluttua näiden vaihtoehtojen käyttö arvioidaan ja direktiivi tarkistetaan vastaavasti.

Komissio esittää, että 1 artiklan 5 kohdassa poistettaisiin vanhentunut säännös ”erityisten vakavuusvaatimusten käyttöönotto”, sillä käyttöönotto on jo tapahtunut vakavuusdirektiivin antamisen jälkeen.

Artiklan 6 kohdassa tehtäisiin tarvittavat muutokset todistuskirjoja koskeviin säännöksiin. Nämä muutokset johtuvat direktiivin liitteen I uuden B jakson käyttöönotosta ja direktiivissä (EU) 2017/2110 tehdyistä muutoksista, joissa käsite ’isäntävaltio’ korvattaisiin termillä ’satamavaltio’.

Ehdotuksen 1 artiklan 7 kohdassa mukautettaisiin kausiluonteista ja lyhytaikaista liikennöintiä koskevat säännökset vastaamaan siirtymistä käsitteestä ’isäntävaltio’ termiin ’satamavaltio’. Lisäksi ne muutettaisiin vastaamaan merkitsevän aallonkorkeuden rajallista soveltamista aluksiin, jotka ovat liitteessä I olevan A jakson vakavuusvaatimusten mukaisia.

Kyseisen artiklan 8 kohdassa ilmoitettaisiin tarkistettujen vakavuusvaatimusten toteuttamisen arvioinnista kymmenen vuotta niiden hyväksymisen jälkeen.

Komissio esittää, että 9 kohdassa tehtäisiin useita muodollisia muutoksia nykyiseen vakavuusvaatimukseen, joka sisällytetään liitteessä I olevaan A jaksoon.

Artiklan 10 kohdassa viitattaisiin liitteessä I olevan B jakson uusiin erityisiin vakavuusvaatimuksiin.

Komissio esittää, että artiklan 11 kohdassa viitattaisiin uuteen liitteeseen III, jossa määritellään ne tekniset tiedot, jotka jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista uusista ja vasta todistuskirjan saaneista ro-ro-matkustaja-aluksista, jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti unionissa. Näitä tietoja on tarkoitus käyttää vakavuusdirektiivin täytäntöönpanon arviointiin.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta, jossa säädetään liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä ja meriliikennettä koskevista erityisistä säännöksistä. Ehdotukseen sovellettaisiin SEUT 294 artiklan mukaista tavallista lainsäätämisyjärjestystä. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen oikeusperusta on asianmukainen ja että ehdotukset ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisia.

5 Ehdotuksen vaikutukset

Komission ehdottama direktiivi tulisi kansallisesti panna täytäntöön muuttamalla tarpeellisin osin kansallista matkustaja-aluksia koskevaa lainsäädäntöä, erityisesti lakia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009). Direktiiviin tehtävät muutokset eivät aiheuta kansallisesti merkittäviä lainsäädännöllisiä vaikutuksia.

Ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia kansallisella tasolla. Uusien yli 1 350 henkilön matkustaja-alusten suunnittelu ja rakentaminen helpottuisi, sillä niille ei enää jatkossa asetettaisi alueellisia lisävaatimuksia. Sen sijaan uusien alle 1 350 henkilön matkustaja-alusten osalta ro-ro-matkustaja-alusvarustamoille, laivansuunnittelutoimistoille ja telakoille ehdotuksella voi olla merkittävät vaikutukset, koska kyseisille aluksille jäisi edelleen alueelliset lisävaatimukset SOLAS 2020 vaatimusten lisäksi. Ro-ro-matkustaja-alusvarustamot ovat esittäneet asian valmistelun aikana huolen siitä, että vaatimus korkeammasta R-indeksistä voi tehdä mahdottomaksi toteuttaa uudisrakennuksissa liiketoiminnan kannalta tarpeellisia ratkaisuja, kuten koko aluksen pituuden yli ulottuvat ruumat laipiokannen alapuolella. On myös esitetty, että alueelliset lisävaatimukset eivät ole uusille aluksille enää tarpeellisia turvallisuuskäsitteistä ja vaikeuttavat alusten siirtämistä EU:n jäsenvaltioiden satamiin liikennöivien ja muiden reittien välillä sekä alusten ostamista ja myymistä EU:n ulkopuolelle.

Lisäksi jotkut jäsenvaltiot ovat esittäneet alueellisten lisävaatimusten olevan turvallisuuden kannalta tarpeettomia ja ristiriidassa päästövähennystavoitteiden kanssa. Näiden mukaan tiukempi vaatimus R-indeksistä johtaa käytännössä uusien alusten leveyden kasvuun, mikä kasvattaa niiden kulkuvastusta suhteessa lastinkuljetuskapasiteettiin.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Komissio on arvioinut, että ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun. Kansallisesti ehdotuksella ei arvioida olevan suhdetta perustuslakiin.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Direktiiviehdotus koskee matkustaja-aluksia eli kauppamerenkulkua. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 § 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Ehdotusta on valmisteltu ehdotuksen teknisen luonteen vuoksi kohdennetulla kuulemismenettelyllä. Kansallisia asiantuntijoita on kuultu matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevässä asiantuntijatyöryhmässä. Tilatun teknisen tutkimuksen puitteissa komissio on järjestänyt kaksi seminaaria, joihin kutsuttiin mukaan kaikki jäsenvaltiot, teollisuuden alan järjestöjä ja matkustajajärjestöjä.

Ehdotuksen käsittely aloitettiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä 4.3.2022. Neuvoston puheenjohtajamaa Ranska on ilmoittanut alustavaksi tavoitteeksi, että komission direktiiviehdotus käytäisiin työryhmässä kokonaisuudessaan läpi ja yleisnäkemykseen edettäisiin mahdollisimman nopeasti.

Komissio on myös aloittanut ehdotukseen liittyen julkisen kuulemisen, johon voi vastata 18.3-15.4.2022 välisenä aikana (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13009-Ship-safety-EU-damage-stability-requirements-for-roll-on-roll-off-passenger-ships_en).

Euroopan parlamentissa vastuuvaliokuntana on liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN). Parlamentti ei ole vielä nimennyt asialle esittelijää. Parlamentti valmistautuu asian käsittelyyn.

Muiden jäsenvaltioiden virallisia kantoja ei ole vielä tiedossa.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Säädösehdotus ja U-kirjelmäluonnos ovat olleet EU asioiden komitean alaisen EU22-liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 10.–16.3.2022.

Ehdotuksesta antoi lausunnon Suomen varustamot ry, joka totesi tukevansa valtioneuvoston kantaa siitä, että ehdotuksessa esitettyjä keinoja tulisi vielä tarkastella uudestaan alle 1350 henkilöä kuljetettavien alusten osalta. Tarkastelun tavoitteena tulisi olla globaalisti yhteneväiset vakavuussäännöt, eli ainoastaan SOLAS 2020 vaatimukset uusille aluksille. Suomen varustamot ry toi esille myös huolen olemassa olevien matkustaja-autolautojen vaatimuksista tilanteesta, jossa alus otetaan liikenteeseen EU:n alueelle.

Suomen varustamot ry:n esittämät näkemykset vastaavat valtioneuvoston ehdotettua kantaa uusien matkustaja-alusten osalta. Lisäksi komission esitys mahdollistaa olemassa olevien alusten ottamisen liikenteeseen EU:n alueelle samoilla ehdoilla kuin nyt tähän asti on ollut mahdollista.

U-kirjelmäluonnos on tarkoitus toimittaa 31.3.2022 pidettävään valtioneuvoston yleisistuntoon.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää ehdotettujen muutosten tavoitetta vähentää vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten monimutkaisuutta sekä teknistä ja hallinnollista rasitetta kannatettavana. Tavoitteet sopivat hyvin yhteen pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman elinvoimaista Suomea koskevien tavoitteiden kanssa.

Valtioneuvosto nostaa kuitenkin esille, että komission ehdotuksessa esitettyjä keinoja tulisi vielä tarkastella uudestaan uusien alle 1 350 henkilöä kuljettavien alusten osalta, jotta sääntelyn selkeyttämistä koskevat tavoitteet voidaan paremmin saavuttaa. Direktiiviehdotus nykyisessä muodossaan ei uusien alusten osalta johtaisi sääntelyn selkeytymiseen ja se jatkaisi tilannetta, jossa ro-ro-matkustaja-aluksiin kohdistetaan alueellisia erityisvaatimuksia kansainvälisten velvoitteiden lisäksi.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen jatkovalmistelussa on pyrittävä vaikuttamaan siihen, että 1.1.2020 ja sen jälkeen rakennettuihin ro-ro-matkustaja-aluksiin ei sovellettaisi alueellisia erityisvaatimuksia riippumatta niiden henkilömäärästä. Muutostarve ehdotukseen tarkoittaa sitä, että uusiin aluksiin, joiden henkilömäärä on alle 1 350 tulisi soveltaa ainoastaan SOLAS 2020 vaatimuksia, joiden katsotaan takaavan ro-ro-matkustaja-aluksien riittävän turvallisuustason eikä kyseisille aluksille asetettaisi ehdotetun tai voimassaolevan vakavuusdirektiivin mukaisia alueellisia lisävaatimuksia. IMO antoi 15 päivänä kesäkuuta 2017 päätöslauselmalla MSC.421(98) tarkistettut erityissäännökset vaurioituneiden matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksista, joita sovelletaan myös ro-ro-matkustaja-aluksiin. Kansainvälisessä sääntelyssä on nyt

päästy siihen turvallisuustasoon, johon Tukholman sopimuksella ja sen jälkeen vakavuusdirektiivillä pyrittiin, joten vakavuusdirektiiviä tulisi soveltaa ainoastaan niihin aluksiin, joihin ei sovelleta SOLAS 2020 vaatimuksia eli ennen 1.1.2020 rakennettuihin aluksiin.

Valtioneuvosto pitää kannatettavana sitä, että uusiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joiden henkilömäärä on yli 1 350 ei sovelleta alueellisia lisävaatimuksia vaan ainoastaan SOLAS 2020 vaatimuksia. Tämä helpottaa alusten suunnittelua ja rakentamista sekä siirtymistä liikennöintialueelta toiselle ja alusten jälkimarkkinoiden toimivuutta.

Valtioneuvosto pitää komission ehdotuksessa hyvänä sitä, että ennen 1.1.2020 rakennettuihin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettaisiin samoja erityisvaatimuksia kuin tähänkin asti vakavuusdirektiivin perusteella on sovellettu.

Valtioneuvosto pitää kannatettavana sitä, että olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten tuominen liikenteeseen EU:n alueelle voi tapahtua samoilla ehdoilla kuin aikaisemminkin.