

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I <i>Meddelelser</i>	
	
	II <i>Forberedende retsakter</i>	
	Kommissionen	
2000/C 212 E/01	Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om organisationers frivillige deltagelse i en fællesskabsordning for miljøledelse og miljørevision (EMAS) (KOM(1999) 313 endelig udg. — 98/0303(COD)) ⁽¹⁾	1
2000/C 212 E/02	Ændret forslag til Rådets beslutning om indførelse af et EF-handlingsprogram for civilbeskyttelse (KOM(1999) 400 endelig udg. — 98/0354(CNS))	28
2000/C 212 E/03	Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 88/609/EØF om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg (KOM(1999) 611 endelig udg. — 98/0225(COD)) ⁽¹⁾	36
2000/C 212 E/04	Forslag til Rådets afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af FN's Økonomiske Kommission for Europas regulativ nr. 13-H vedrørende typegodkendelse af personbiler for så vidt angår deres bremses (KOM(1999) 660 endelig udg. — 1999/0263(AVC)) ⁽¹⁾	46
2000/C 212 E/05	Forslag til Rådets afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af FN's Økonomiske Kommission for Europas regulativ nr. 109 vedrørende godkendelse af fabrikationen af regummierede dæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil (KOM(1999) 727 endelig udg. — 2000/0003(AVC)) ⁽¹⁾	79

DA

Pris: 24,50 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

(Fortsættes på omslagets anden side)

<u>Informationsnummer</u>	Indhold (fortsat)	Side
2000/C 212 E/06	Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (KOM(2000) 142 endelig udg. — 2000/0065(COD)) ⁽¹⁾	102
2000/C 212 E/07	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (KOM(2000) 142 endelig udg. — 2000/0066(COD)) ⁽¹⁾	114
2000/C 212 E/08	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog (KOM(2000) 142 endelig udg. — 2000/0067(COD)) ⁽¹⁾	121

II

(Forberedende retsakter)

KOMMISSIONEN

Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om organisationers frivillige deltagelse i en fællesskabsordning for miljøledelse og miljørevision (EMAS) ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/01)

(EØS-relevant tekst)

KOM(1999) 313 endelig udg. — 98/0303(COD)

(Forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, den 23. juni 1999)

⁽¹⁾ EFT C 400 af 22.12.1998, s. 7.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

Uændret

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 130 S, stk. 1,

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

Uændret

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i samarbejde med Europa-Parlamentet i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C, og

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

Uændret

(1) I henhold til traktatens artikel 2 har Fællesskabet bl.a. til opgave at fremme en bæredygtig vækst i hele Fællesskabet, og i Rådets resolution af 1. februar 1993 ⁽¹⁾ understreges betydningen af en sådan bæredygtig vækst;

(2) i Kommissionens program »Mod en bæredygtig udvikling«, der med hensyn til den heri fastsatte generelle strategi er godkendt ved Rådets resolution af 1. februar 1993, understreges virksomhedernes rolle og ansvar, både med hensyn til at styrke økonomien og beskytte miljøet i hele Fællesskabet;

(3) i programmet »Mod en bæredygtig udvikling« hedder det, at udbuddet af instrumenter på miljøbeskyttelsesområdet bør udvides, og at der bør anvendes markedsmekanismer for at få organisationerne til at udvise en fremadrettet miljøholdning, som går videre end opfyldelsen af de relevante lovfæstede miljøkrav;

⁽¹⁾ EFT C 138 af 17.5.1993, s. 1.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- (4) Rådets forordning (EØF) nr. 1836/93 om industrivirksomheders frivillige deltagelse i en fællesskabsordning for miljøstyring og miljørevision (EMAS) har vist sig at være et effektivt middel til at fremme industriens miljøindsats og -resultater;
- (5) EMAS bør derfor være åben for alle organisationer, der afstedkommer væsentlige miljøpåvirkninger, fordi ordningen giver dem mulighed for at styre disse væsentlige miljøpåvirkninger og forbedre deres samlede miljøindsats og -resultater;
- (6) erfaringerne med gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 93/1836 skal udnyttes til at øge EMAS-ordningens effektivitet som middel til at forbedre organisationernes samlede miljøindsats og -resultater;
- (7) i overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet, som omhandlet i traktatens artikel 3 B, skal EMAS-ordningens muligheder for at forbedre de europæiske organisationers miljøindsats og Resultater virkeliggøres på fællesskabsplan; formålet med denne forordning er at sikre en ensartet gennemførelse af EMAS i hele Fællesskabet ved at opstille fælles regler, fremgangsmåder og væsentlige krav vedrørende EMAS, mens foranstaltninger, der kan gennemføres hensigtsmæssigt på nationalt plan, overlades til medlemsstaterne;
- (8) organisationerne bør tilskyndes til frivillig deltagelse i EMAS, hvilket skulle komme organisationerne til gode for så vidt angår myndighedskontrol, omkostningsbesparelser og omdømme hos offentligheden;
- (9) det er vigtigt, at små og mellemstore virksomheder deltager i EMAS, og at der i dette øjemed skabes eller gives lettere adgang til teknisk bistand og offentlige instanser, der kan give dem den nødvendige ekspertviden og støtte;
- (10) de oplysninger, der tilvejebringes af medlemsstaterne, vil blive anvendt af Kommissionen til at vurdere behovet for at udvikle særlige foranstaltninger til at øge organisationers, navnlig små og mellemstore virksomheders, deltagelse i EMAS;
- (11) organisationer, der gennemfører miljøledelsessystemer, vinder i gennemsigtighed og pålidelighed, når deres miljøledelsessystem, miljørevisionsprogram og miljøreddegørelse undersøges til kontrol af, om de opfylder de relevante krav i denne forordning, og når miljøreddegørelsen og de efterfølgende opdateringer heraf bekræftes af akkrediterede miljøverifikatorer;
- (7) i overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet, som omhandlet i traktatens artikel 5, skal EMAS-ordningens muligheder for at forbedre de europæiske organisationers miljøindsats og Resultater virkeliggøres på fællesskabsplan; formålet med denne forordning er at sikre en ensartet gennemførelse af EMAS i hele Fællesskabet ved at opstille fælles regler, fremgangsmåder og væsentlige krav vedrørende EMAS, mens foranstaltninger, der kan gennemføres hensigtsmæssigt på nationalt plan, overlades til medlemsstaterne;
- Uændret

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- (12) for at sikre EMAS-ordningens troværdighed generelt må der med en uafhængig og neutral akkrediteringsordning, og passende tilsyn med miljøverifikatorernes aktiviteter skabes sikkerhed for, at miljøverifikatorerne sidder inde med de fornødne kundskaber;
- (13) organisationerne bør tilskyndes til regelmæssigt at udarbejde og offentliggøre miljøredegørelser, hvorved offentligheden og andre interesseparter holdes underrettet om deres miljøindsats og -resultater;
- (14) Kommissionen bør, efter en fællesskabsprocedure, tilpasse forordningens bilag, anerkende europæiske og internationale miljøstandarder af relevans for EMAS og udarbejde retningslinjer for partnerskaber med EMAS-interesseparter for at sikre, at EMAS-kravene gennemføres ensartet i alle medlemsstaterne;

- (12) for at sikre EMAS-ordningens troværdighed generelt må der med en uafhængig og neutral akkrediteringsordning, videreuddannelse og passende tilsyn med miljøverifikatorernes aktiviteter skabes sikkerhed for, at miljøverifikatorerne sidder inde med de fornødne kundskaber, og at disse til stadighed forbedres; der bør derfor skabes et snævert samarbejde med de nationale akkrediteringsorganer;

Uændret

- (15) medlemsstaterne bør skabe incitamenter for at anspore organisationer til at deltage i EMAS;
- (16) Kommissionen bør bistå de lande, der ansøger om tiltrædelse til Den Europæiske Union, med at skabe de strukturer, der behøves til at gennemføre EMAS;
- (17) de europæiske institutioner søger at efterleve de principper, der er nedfældet i denne forordning;

- (18) denne forordning bør tages op til revision efter en vis periode på grundlag af erfaringerne med dens anvendelse

Uændret

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Miljøledelses- og miljørevisionsordningen og dens målsætninger

1. Der oprettes en fællesskabsordning, som organisationer frivilligt kan deltage i, i det følgende benævnt »EMAS«; sigtet hermed er at bedømme og forbedre organisationernes miljøindsats og -resultater og tilvejebringe relevante oplysninger til offentligheden.
2. EMAS har til formål at fremme en fortsat forbedring af organisationernes miljøindsats og -resultater gennem:
- a) organisationernes indførelse og gennemførelse af miljøledelsessystemer
- b) systematisk, objektiv og regelmæssig bedømmelse af disse systemers effektivitet

1. Der oprettes en fællesskabsordning, som organisationer frivilligt kan deltage i, i det følgende benævnt »EMAS«; sigtet hermed er at bedømme og forbedre organisationernes miljøindsats og -resultater og tilvejebringe relevante oplysninger til offentligheden og andre interesseparter.

Uændret

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

c) oplysning af offentligheden om miljøindsatsen og -resultaterne

c) oplysning af offentligheden og andre interesseparter om miljøindsatsen og -resultaterne

d) inddragelse af medarbejderne.

Uændret

3. EMAS berører ikke Fællesskabets eller medlemsstaternes lovgivning eller tekniske krav vedrørende miljøtilsyn, der ikke er omfattet af Fællesskabets lovgivning, eller organisationernes forpligtelser i henhold til nævnte lovgivning eller krav.

*Artikel 2***Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- a) »miljøpolitik«: organisationens overordnede mål og principper på miljøområdet, herunder overensstemmelse med alle relevante lovbestemte miljøkrav
- b) »miljøkortlægning«: en indledende, tilbundsgående gennemgang af miljøforhold, miljøpåvirkninger og miljøindsats og -resultater i forbindelse med driften af en organisation
- c) »miljøforhold«: enkelt del af en organisations aktiviteter, produkter eller tjenesteydelser, som kan påvirke miljøet
NB: Et væsentligt miljøforhold er et miljøforhold, der har eller kan have en væsentlig miljøpåvirkning
- d) »miljøpåvirkning«: enhver ændring i miljøet, hvad enten den er skadelig eller gavnlig, som helt eller delvis er et resultat af en organisations aktiviteter, produkter eller tjenesteydelser
- e) »miljøprogram«: en beskrivelse af en organisations konkrete mål og aktiviteter, der tager sigte på at forbedre organisationens miljøbeskyttelse, herunder en beskrivelse af de foranstaltninger, som er truffet eller påtænkes for at nå disse mål, samt eventuelle frister, der er fastsat for gennemførelsen af disse foranstaltninger
- f) »miljømålsætning«: samlet miljømål, der udspringer af miljøpolitikken, og som en organisation beslutter sig for at opfylde, og som skal være talbestemt, når det er praktisk muligt
- g) »miljømål«: detaljeret krav til indsats og resultater, gældende for en organisation eller dele af den, som udspringer af miljømålsætningerne, og som det er nødvendigt at sætte og opfylde for at nå disse målsætninger, og som ydermere er talbestemt, når det er praktisk muligt

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- h) »miljøledelsessystem«: den del af det samlede ledelsessystem, der indbefatter organisationsstruktur, ansvarsplacering, sædvaner, fremgangsmåder, metoder og ressourcer til at fastlægge og gennemføre miljøpolitikken
- i) »miljørevision«: et ledelsesværktøj, der omfatter en systematisk, dokumenteret, periodisk og uvildig bedømmelse af, hvor godt organisationen, ledelsessystemet og metoderne til beskyttelse af miljøet fungerer med henblik på:
- i) at lette ledelsens kontrol med forhold, der kan påvirke miljøet
 - ii) at vurdere, om organisationens miljøpolitik efterleves
- j) »revisionscyklus«: det tidsrum, inden for hvilket samtlige aktiviteter på et givet anlægsområde revideres
- k) »miljøredegørelse«: en erklæring indeholdende de i bilag III, punkt 3.2, litra a)-g) omhandlede oplysninger

l) »interessepart«: en enkeltperson eller en gruppe, herunder myndigheder, som har interesse i eller berøres af en organisations miljøindsats og -resultater

l) »organisation«: virksomhed, sammenslutning, firma, bedrift, myndighed eller institution eller dele eller kombinationer heraf, uanset om de er registrerede eller ej, offentlige eller private, og som har sine egne funktioner og egen administration

m) »organisation«: virksomhed, sammenslutning, firma, bedrift, myndighed eller institution eller dele eller kombinationer heraf, uanset om de er registrerede eller ej, offentlige eller private, og som har sine egne funktioner og egen administration

Spørgsmålet om, hvilken driftsenhed af en organisation der skal registreres, afgøres i samarbejde med verifikator under hensyntagen til Kommissionens retningslinjer, udarbejdet efter fremgangsmåden i artikel 14; den pågældende driftsenhed må dog ikke overskride en medlemsstats grænser. Består organisationen af et anlægsområde, er det dette, der skal registreres.

Uændret

m) »anlægsområde«: hele det geografisk afgrænsede landområde, der er under kontrol af en organisation, hvis virksomhed omfatter aktiviteter, produkter og tjenesteydelser. Et »anlægsområde« omfatter alle former for anlæg, udstyr og materialer

n) »anlægsområde«: hele det geografisk afgrænsede landområde, der er under kontrol af en organisation, hvis virksomhed omfatter aktiviteter, produkter og tjenesteydelser. Et »anlægsområde« omfatter alle former for anlæg, udstyr og materialer

n) »miljørevisor«: en enkeltperson eller en gruppe af personer, som — uanset om vedkommende er ansat i organisationen eller ej — optræder på organisationens øverste ledelses vegne og enkeltvis eller samlet har de i bilag II, punkt 2.4, nævnte kundskaber, og som er tilstrækkelig uafhængig i forhold til de aktiviteter, der revideres, til at kunne foretage en objektiv vurdering af dem

o) »miljørevisor«: en enkeltperson eller en gruppe af personer, som — uanset om vedkommende er ansat i organisationen eller ej — optræder på organisationens øverste ledelses vegne og enkeltvis eller samlet har de i bilag II, punkt 2.4, nævnte kundskaber, og som er tilstrækkelig uafhængig i forhold til de aktiviteter, der revideres, til at kunne foretage en objektiv vurdering af dem

OPRINDELIGT FORSLAG

- o) »akkrediteret miljøverifikator«: en person eller en juridisk person, som er uafhængig af den organisation, der kontrolleres, og som er akkrediteret i overensstemmelse med de i artikel 4 fastlagte betingelser og procedurer
- p) »akkrediteringsordning«: en ordning til autorisation af og tilsyn med miljøverifikatorer under ledelse af en uvildig institution eller juridisk person, der udpeges eller oprettes af medlemsstaten, og som råder over de fornødne midler og har den fornødne kompetence samt egnede procedurer til at udføre de i denne forordning fastsatte opgaver i forbindelse med en sådan ordning
- q) »registreringsorganer«: de organer, som medlemsstaterne udpeger i medfør af artikel 5 til at udføre de opgaver, der er nævnt i denne forordning.

Artikel 3

Deltagelse i EMAS

EMAS er åben for organisationer, der ønsker at forbedre deres samlede miljøindsats og -resultater.

1. Registrering under EMAS

For at en organisation kan blive registreret under EMAS, skal den:

- a) foretage en miljøkortlægning af sine aktiviteter, produkter og tjenesteydelser i overensstemmelse med bilag VII til denne forordning for så vidt angår de forhold, der er omhandlet i bilag VI, og i lyset af resultaterne af denne kortlægning:
- b) indføre et miljøledelsessystem, der omfatter alle de enkeltdele, der er beskrevet i bilag I-A til denne forordning. Organisationen skal tillige sørge for overensstemmelse med den relevante lovgivning, forbedring af miljøindsatsen og resultaterne og kommunikation udadtil som beskrevet i bilag I-B.
- Organisationer, der har et certificeret miljøledelsessystem, som er anerkendt i overensstemmelse med kravene i artikel 9, behøver ikke, ved overgang til EMAS, at foretage en formel miljøkortlægning, hvis det certificerede miljøledelsessystem indeholder tilstrækkelige oplysninger til, at de i bilag VI omhandlede miljøforhold kan indkredses og vurderes;
- c) gennemføre eller lade gennemføre miljørevision i overensstemmelse med kravene i bilag II til denne forordning. Miljørevisionerne skal tage sigte på at vurdere organisationens miljøindsats og -resultater;
- d) udarbejde en miljøredegørelse i overensstemmelse med bilag III 3.2. I redegørelsen bør der lægges særlig vægt på organisationens miljøindsats og -resultater set i lyset af dens miljømålsætninger og -mål;

ÆNDRET FORSLAG

- p) »akkrediteret miljøverifikator«: en person eller en juridisk person, som er uafhængig af den organisation, der kontrolleres, og som er akkrediteret i overensstemmelse med de i artikel 4 fastlagte betingelser og procedurer
- q) »akkrediteringsordning«: en ordning til autorisation af og tilsyn med miljøverifikatorer under ledelse af en uvildig institution eller juridisk person, der udpeges eller oprettes af medlemsstaten, og som råder over de fornødne midler og har den fornødne kompetence samt egnede procedurer til at udføre de i denne forordning fastsatte opgaver i forbindelse med en sådan ordning
- r) »registreringsorganer«: de nationale, regionale eller lokale organer, som medlemsstaterne udpeger i medfør af artikel 5 til at udføre de opgaver, der er nævnt i denne forordning.

Uændret

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- e) lade en eventuel miljøkortlægning, miljøledelsessystemet, miljørevisionsproceduren og miljøredøgørelsen — eller uddrag heraf rettet til nærmere bestemte, hvis dette er et krav fra organisationens side — gennemgå til bekræftelse af, at de opfylder de relevante krav i denne forordning, og lade miljøredøgørelsen bekræfte til sikring af, at den opfylder kravene i bilag III.3.2;
- f) sende den bekræftede miljøredøgørelse til registreringsorganet i den medlemsstat, hvor organisationen er beliggende, og gøre den tilgængelig for offentligheden, når registreringen er foretaget.

- e) lade en eventuel miljøkortlægning, miljøledelsessystemet, miljørevisionsproceduren og miljøredøgørelsen — eller uddrag heraf rettet til nærmere bestemte interesseparter, hvis dette er et krav fra organisationens side — gennemgå til bekræftelse af, at de opfylder de relevante krav i denne forordning, og lade miljøredøgørelsen bekræfte til sikring af, at den opfylder kravene i bilag III.3.2;

Uændret

2. Opretholdelse af EMAS-registrering

For at en organisation kan opretholde sin EMAS-registrering, skal den:

- a) have miljøledelsessystemet og miljørevisionsprogrammet bekræftet i overensstemmelse med kravene i bilag V, punkt 5.6;
- b) sende registreringsorganet de årligt bekræftede opdateringer af sin miljøredøgørelse og gøre dem tilgængelige for offentligheden.

Artikel 4

Akkreditering af og tilsyn med miljøverifikatorer

1. Medlemsstaterne indfører en ordning for akkreditering af uafhængige miljøverifikatorer og for tilsyn med disses virksomhed. Medlemsstaterne kan til dette formål enten anvende allerede bestående akkrediteringsorganer eller de i artikel 5 omhandlede registreringsorganer, eller de kan udpege eller oprette andre organer med behørig status.

Medlemsstaterne sørger for, at sådanne organer sammensættes således, at der ydes garanti for, at de udøver deres hverv uafhængigt og neutralt.

2. Medlemsstaterne sørger for, at de pågældende ordninger er fuldt funktionsdygtige senest 3 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

3. I forbindelse med oprettelse og forvaltning af akkrediteringsordningerne hører medlemsstaterne de involverede parter i passende omfang.

4. Akkreditering af miljøverifikatorer og tilsyn med deres virksomhed skal ske i overensstemmelse med kravene i bilag V.

5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de foranstaltninger, som de træffer i henhold til denne artikel, og gør opmærksom på relevante ændringer i akkrediteringsordningernes opbygning og procedurer.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

6. Kommissionen fremmer samarbejdet mellem medlemsstaterne, efter fremgangsmåden i artikel 14, navnlig med henblik på

- at undgå uoverensstemmelse mellem de kriterier, betingelser og procedurer, de anvender i forbindelse med akkreditering af miljøverifikatorer
- at undgå uoverensstemmelse mellem de procedurer og foranstaltninger, de anvender i forbindelse med tilsyn med miljøverifikatorer, som de har akkrediteret;
- at undgå uoverensstemmelse mellem de procedurer og foranstaltninger, de anvender i forbindelse med tilsyn med miljøverifikatorer, der er akkrediteret i andre medlemsstater.

7. Miljøverifikatorer, der er akkrediteret i en medlemsstat, har ret til at udføre verifikationer i enhver anden medlemsstat i overensstemmelse med kravene i bilag V.

(8) Akkrediteringsorganerne opretter et forum bestående af samtlige akkrediteringsorganer; forumet skal give Kommissionen de fornødne oplysninger og midler i hænde, til at den kan opfylde sin forpligtelse i medfør af artikel 4, stk. 6. Det skal mødes mindst to gange om året, med deltagelse af en repræsentant for Kommissionen.

Forumet skal nå frem til en fælles fortolkning af kravene i bilag V og på dette grundlag udarbejde retningslinjer om spørgsmål vedrørende akkreditering af og tilsyn med verifikatorer samt disses kundskaber. Disse retningslinjer udarbejdes efter fremgangsmåden i artikel 14.

Forumet skal udvikle procedurer til gensidig vurdering for at sikre, at akkrediteringsorganerne og verifikationsprocessen fungerer på samme måde i alle medlemsstaterne. Formålet med den gensidige vurdering er at sikre, at akkrediteringsordningerne i samtlige medlemsstater opfylder kravene i denne forordning. Kommissionen får forelagt en rapport om disse gensidige vurderinger.

Artikel 5

Registreringsorganer

1. Hver enkelt medlemsstat udpeger senest tre måneder efter denne forordnings ikrafttræden de organer, der er ansvarlige for udførelsen af de opgaver, som er omhandlet i denne forordning, især de i artikel 6 og 7 anførte, og underretter Kommissionen herom.

- at undgå uoverensstemmelse mellem bestemmelserne i denne forordning og de kriterier, betingelser og procedurer, de anvender i forbindelse med akkreditering af miljøverifikatorer
- at undgå uoverensstemmelse mellem bestemmelserne i denne forordning og de procedurer og foranstaltninger, de anvender i forbindelse med tilsyn med miljøverifikatorer, som de har akkrediteret;
- at undgå uoverensstemmelse mellem bestemmelserne i denne forordning og de procedurer og foranstaltninger, de anvender i forbindelse med tilsyn med miljøverifikatorer, der er akkrediteret i andre medlemsstater.

Uændret

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

2. Medlemsstaterne sørger for, at registreringsorganerne sammensættes på en måde, der sikrer, at de er uafhængige og neutrale, og at de anvender bestemmelserne i denne forordning på en ensartet måde.

3. Medlemsstaterne udarbejder retningslinjer for registreringsorganerne vedrørende suspension og slettelse af organisationer fra registeret. Registreringsorganerne skal navnlig indføre procedurer til

- behandling af henvendelser fra interesseparter vedrørende registrerede organisationer og til
- behandling af afslag på og slettelse eller suspension af registreringer.

4. Registreringsorganet står for registrering under EMAS. Det skal derfor kontrollere optagelse og opretholdelse af organisationer på registeret. Ved afslag på registrering og ved suspension eller slettelse af organisationer fra registeret skal de relevante parter høres, så registreringsorganet kan indhente fornøden dokumentation til støtte for sin afgørelse.

5. Registreringsorganerne fra alle medlemsstaterne mødes mindst to gange årligt, med deltagelse af en repræsentant for Kommissionen. Formålet med disse møder er at sikre ensartethed i procedurerne til registrering af organisationer under EMAS. Registreringsorganerne indfører en ordning med gensidig vurdering, så de kan nå frem til fælles forståelse af, hvordan registrering bør udføres i praksis. Kommissionen forelægges en rapport om ordningen med gensidig vurdering, som skal gøres tilgængelig for offentligheden.

*Artikel 6***Registrering af organisationer**

1. Registreringsorganerne registrerer organisationer ud fra følgende kriterier:

a) Hvis et registreringsorgan

- har modtaget en bekræftet miljødeklaration og
- har modtaget en udfyldt formular (bilag VIII) fra organisationen og
- har modtaget et eventuelt registreringsgebyr som omhandlet i artikel 16 og
- på grundlag af den modtagne dokumentation finder det godtgjort, at den pågældende organisation opfylder alle forordningens krav,

registrerer det organisationen og tildeler den et registreringsnummer. Registreringsorganet meddeler organisationens ledelse, at organisationen er optaget i registeret.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- b) Hvis et registreringsorgan modtager en tilsynsrapport fra akkrediteringsorganet, hvoraf det fremgår, at verifikators aktiviteter ikke har været tilstrækkelige til at godtgøre, at ansøgerorganisationen opfylder forordningens krav, afslår registreringsorganet registrering af organisationen, indtil det er godtgjort, at EMAS-kravene er opfyldt.
- c) Hvis en organisation ikke, senest tre måneder efter den herfor fastsatte frist, har tilsendt et registreringsorgan
- de årlige bekræftede opdateringer af miljøredegørelsen eller
 - en udfyldt formular (bilag VIII) eller
 - eventuelle registreringsgebyrer,
- suspenderes eller slettes organisationen fra registeret, afhængigt af forseelsens art og omfang. Registreringsorganet underretter organisationens ledelse om årsagerne til de pågældende foranstaltninger.
- d) Hvis et registreringsorgan på noget tidspunkt på grundlag af modtagen dokumentation konkluderer, at en organisation ikke længere opfylder en eller flere af betingelserne i denne forordning, suspenderes eller slettes organisationen fra registeret, afhængigt af forseelsens art og omfang. Registreringsorganet underretter organisationens ledelse om årsagerne til de pågældende foranstaltninger.
- e) Hvis et registreringsorgan af den kompetente tilsynsmyndighed oplyses om, at der i en organisation sker tilsidesættelse af relevante lovbestemte miljøkrav, afslår det registrering af organisationen eller suspenderer den fra registret.
- Registreringsorganet underretter organisationens ledelse om årsagerne til de pågældende foranstaltninger og om drøftelserne med den kompetente tilsynsmyndighed.
- f) Afslag på eller suspension af registrering ophæves, hvis registreringsorganet modtager en fyldestgørende erklæring fra tilsynsmyndigheden om, at de stedfundne overtrædelser er blevet afhjulpet, og at der er truffet tilfredsstillende foranstaltninger for at sikre mod gentagelser.
2. Registreringsorganet opdaterer hver måned listen over organisationer, der er registreret under EMAS.

*Artikel 7***Liste over registrerede organisationer og akkrediterede miljøverifikatorer**

1. Akkrediteringsorganerne opretter, reviderer og opdaterer en liste over akkrediterede miljøverifikatorer i hver medlemsstat og tilsender hver måned Kommissionen ændringer i denne liste, enten direkte eller gennem de nationale myndigheder, afhængigt af hvad den pågældende medlemsstat har bestemt.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

2. Registreringsorganerne opretter og vedligeholder en liste over registrerede organisationer i hver medlemsstat. De tilsender hver måned Kommissionen ændringer i disse lister, enten direkte eller gennem de nationale myndigheder, afhængigt af hvad den pågældende medlemsstat har bestemt.

3. Listen over akkrediterede miljøverifikatorer og registrerede organisationer vedligeholdes af Kommissionen, som gør den tilgængelig for offentligheden.

Artikel 8

Logo

1. Organisationer, der deltager i EMAS, kan anvende det i bilag IV beskrevne logo. Bilag IV udfærdiges af Kommissionen efter fremgangsmåden i artikel 14. Logoet kan kun anvendes af organisationer med en gyldig EMAS-registrering.

Logoet må kun anvendes i den i bilag IV angivne form.

2. Organisationer kan kun anvende EMAS-logoet i følgende sammenhænge:

- på bekræftede miljøredegørelser
- på registrerede organisationers brevhoveder
- i dokumentation, der oplyser om en organisations deltagelse i EMAS

3. Organisationer kan også anvende logoet sammen med miljørelaterede oplysninger, om deres aktiviteter, produkter og tjenesteydelser,

— forudsat at disse oplysninger indgår i miljøredegørelsen og er blevet bekræftet af verifikator som værende:

- a) behørigt dokumenterede og verificerbare
- b) relevante og anvendt i en passende sammenhæng
- c) specifikke og klare med hensyn til det særlige forhold, som oplysningen vedrører
- d) vanskelige at misforstå
- e) af betydning i relation til virksomhedens samlede miljøpåvirkninger
- f) af betydning i relation til virksomhedens samlede miljøpåvirkninger

3. Organisationer kan også anvende logoet sammen med miljørelaterede oplysninger, såsom datablade, om deres aktiviteter, produkter og tjenesteydelser,

— forudsat at disse oplysninger og kildeangivelserne herfor indgår i miljøredegørelsen og er blevet bekræftet af verifikator som værende:

Uændret

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

— og forudsat, at ordene »bekræftede oplysninger« tilføjes logoet som anført i bilag IV.

4. Logoet må ikke anvendes i følgende tilfælde:

- på produkter eller disses emballage
- sammen med komparative anpriser vedrørende produkter, aktiviteter og tjenesteydelser
- på reklamer for produkter, aktiviteter og tjenesteydelser.

Artikel 9

Forholdet til europæiske og internationale standarder

1. Organisationer, der opfylder europæiske eller internationale standarder om miljøforhold af relevans for EMAS, og som er behørigt certificerede inden for den pågældende standard, skal samtidig anses for at opfylde de tilsvarende krav i denne forordning, såfremt

- a) standarderne er anerkendt af Kommissionen efter fremgangsmåden i artikel 14
- b) akkrediteringen af certificeringsorganet er anerkendt af Kommissionen efter fremgangsmåden i artikel 14.

Henvisninger til de anerkendte standarder (herunder de tilsvarende dele af EMAS) og anerkendt akkreditering offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

2. For at sådanne organisationer kan registreres under EMAS, skal de over for verifikator kun dokumentere, at de opfylder de krav i denne forordning, der ikke er omfattet af de anerkendte standarder.

Artikel 10

Fremme af organisationers deltagelse, navnlig små og mellemstore virksomheder

1. Medlemsstaterne fremmer organisationers deltagelse i EMAS og tager navnlig hensyn til behovet for at sikre deltagelse fra små og mellemstore virksomheder (SMV) ved at

— lette deres adgang til oplysninger, støttemidler og offentlige instanser

— iværksætte eller fremme tekniske hjælpeforanstaltninger, navnlig i tilknytning til initiativer fra passende branchespecifikke eller lokale kontaktorganer (f.eks. lokale myndigheder, handelskamre, handels sammenslutninger)

— iværksætte eller fremme tekniske hjælpeforanstaltninger, navnlig i tilknytning til initiativer fra passende branchespecifikke eller lokale kontaktorganer (f.eks. lokale myndigheder, handelskamre, handels sammenslutninger og håndværks sammenslutninger)

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

For at fremme deltagelsen fra SMV'er, der er koncentreret i afgrænsede geografiske områder, kan lokale myndigheder, i samarbejde med industrisammenslutninger, handelskamre og interessepartier, yde bistand med at indkredse væsentlige miljøpåvirkninger, der gør sig gældende i det pågældende område. SMV'erne kan dernæst anvende disse oplysninger i opstillingen af deres miljøprogram og målsætningerne og målene for deres EMAS-ledelsessystem.

2. Medlemsstaterne overvejer, hvordan registrering under EMAS i henhold til denne forordning kan udnyttes ved gennemførelse af og kontrol med miljølovgivningen, så der undgås unødigt overlapning af indsatsen fra organisationer og tilsynsmyndigheder.

3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, de træffer i medfør af denne artikel.

4. Kommissionen fremmer indbyrdes sammenhæng mellem de miljørelaterede retsakter, der udvikles på fællesskabsplan.

*Artikel 11***Information**

1. Hver medlemsstat sørger for:

- at organisationerne bliver informeret om denne forordnings indhold
- at offentligheden bliver informeret om formålet med og hovedlinjerne i EMAS.

Medlemsstaterne skal navnlig anvende fagpresse, lokale blade, kampagner og alle andre passende midler til at gøre EMAS alment kendt.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, de træffer i medfør af denne artikel.

3. Det påhviler Kommissionen at fremme EMAS på fællesskabsplan.

*Artikel 12***Overtrædelser**

Medlemsstaterne træffer de fornødne lovgivningsmæssige og administrative foranstaltninger i tilfælde af overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og meddeler Kommissionen disse foranstaltninger.

— opkræve rimelige registreringsgebyrer med henblik på at øge deltagelsen i EMAS

— sørge for, at ordningen ikke medfører for store byrder for organisationerne, særlig de små og mellemstore virksomheder.

Uændret

*Artikel 13***Bilag**

Kommissionen tilpasser bilagene til denne forordning efter fremgangsmåden i artikel 14, på grundlag af erfaringerne med anvendelsen af EMAS i praksis og for at imødekomme eventuelle behov for vejledning i EMAS-kravene.

*Artikel 14***Udvalgsprocedurer**

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har en repræsentant for Kommissionen som formand.
2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 205, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, som er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.
3. a) Kommissionen vedtager foranstaltninger, som straks finder anvendelse.

b) Hvis disse foranstaltninger ikke er i overensstemmelse med den af udvalget afgivne udtalelse, underrettes Rådet dog straks af Kommissionen om disse foranstaltninger. I så fald gælder følgende:
 - Kommissionen kan udsætte gennemførelsen af de foranstaltninger, den har truffet afgørelse om, i et tidsrum på højst en måned regnet fra datoen for denne underretning.
 - Rådet kan med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for det tidsrum, der er nævnt i ovenstående afsnit.

*Artikel 15***Revisionsklausul**

Senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden tager Kommissionen EMAS op til fornyet behandling på baggrund af erfaringerne med dens anvendelse og den internationale udvikling på området og forelægger om nødvendigt Rådet forslag til passende ændringer.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

*Artikel 16***Omkostninger og gebyrer**

1. Der kan indføres et gebyrsystem i overensstemmelse med de regler, der gælder herfor i de enkelte medlemsstater, til dækning af administrationsomkostningerne i forbindelse med registreringsordningen for organisationer og i forbindelse med akkreditering af og tilsyn med miljøverifikatorer samt til dækning af omkostningerne ved EMAS.
2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, de træffer i medfør af denne artikel.

*Artikel 17***Ophævelse af forordning (EØF) nr. 1836/93**

1. Forordning (EØF) nr. 1836/93 ophæves på datoen for nærværende forordnings ikrafttræden.
2. Akkrediteringsordninger og registreringsorganer, der er etableret i medfør af forordning (EØF) nr. 1836/93, er fortsat gældende. Medlemsstaterne ændrer de procedurer, akkrediteringsordningerne og registreringsorganerne følger, i medfør af de tilsvarende bestemmelser i nærværende forordning. Medlemsstaterne sørger for, at disse ordninger er fuldt funktionsdygtige senest tre måneder efter denne forordnings ikrafttræden.
3. Miljøverifikatorer, der er akkrediteret i henhold til forordning (EØF) nr. 1836/93, kan fortsætte deres virke i overensstemmelse med kravene i nærværende forordning.
4. Anlægsområder, der er registreret i medfør af forordning (EØF) nr. 1836/93, forbliver i EMAS-registeret. Overholdelse af de nye krav i nærværende forordning vedrørende organisationer kontrolleres i forbindelse med den førstkommende verifikation.

*Artikel 18***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den anvendes tre måneder efter offentliggørelsen.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

BILAG I

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

A. KRAV TIL MILJØLEDELSESSYSTEMER

Uændret

Miljøledelsessystemet skal gennemføres i overensstemmelse med afsnit 4 i international standard om miljøledelsessystemer ISO 14001:1996

Miljøledelsessystemet skal gennemføres i overensstemmelse med afsnit 4 i international standard om miljøledelsessystemer ISO EN 14001:1996

B. OMRÅDER, SOM EMAS-DELTAGENDE ORGANISATIONER SKAL TAGE HENSYN TIL

Uændret

1. Overholdelse af relevant lovgivning

En deltagende organisation skal kunne påvise,

- at den har kendskab til og er klar over betydningen af al relevant miljølovgivning for den pågældende organisation,
- at den sørger for at overholde denne lovgivning, og
- at den har indført fremgangsmåder til sikring af, at organisationen til stadighed kan opfylde disse krav.

2. Miljøindsats og -resultater

Deltagende organisationer skal kunne påvise, at deres miljøledelsessystem og revisionsprocedurer omfatter organisationens aktuelle miljøindsats og -resultater med hensyn til de i bilag VI nævnte miljøforhold, og at vurdering af miljøindsatsen og -resultaterne er inddraget som en del af miljøkortlægningen. Organisationen skal også forpligte sig til løbende at forbedre sin miljøindsats og sine miljøresultater.

3. Ekstern kommunikation

Deltagende organisationer skal kunne påvise, at de har en åben dialog med interesseparterne, herunder lokale myndigheder og kunder, om miljøpåvirkningerne fra deres aktiviteter, produkter og tjenesteydelser, så de kan indkredse problemer.

3. Ekstern kommunikation

Deltagende organisationer skal kunne påvise, at de har en åben dialog med interesseparterne, herunder lokale myndigheder og kunder, om miljøpåvirkningerne fra deres aktiviteter, produkter og tjenesteydelser, så de kan indkredse interesseparternes problemer.

BILAG II

KRAV TIL INTERN MILJØREVISION**2.1. Almene krav**

Interne revisioner sikrer, at aktiviteterne i en organisation udføres i overensstemmelse med fastlagte fremgangsmåder. Sådanne revisioner kan også afdække eventuelle problemer med disse fremgangsmåder eller muligheder for at forbedre dem. Revisioner, der gennemføres i en organisation, kan variere fra revision af en ukompliceret fremgangsmåde til revision af komplekse aktiviteter. Over et vist tidsrum vil alle aktiviteter i en given organisation blive underkastet en revision. Den tid, det tager at foretage revision af samtlige en organisations aktiviteter, benævnes »revisionscyklus«. For små, ikke-komplekse organisationer kan samtlige aktiviteter eventuelt revideres på én gang. For sådanne organisationer er »revisionscyklussen« tidsrummet mellem disse revisioner.

For at sikre en upartisk bedømmelse skal interne revisioner udføres af personer, der er tilstrækkelig uafhængige af de aktiviteter, revisionen omfatter. Revision kan gennemføres af ansatte i organisationen eller af eksterne parter (ansatte fra andre organisationer, ansatte fra andre dele af den samme organisation eller konsulenter).

2.2. Miljørevisionsmål

Organisationens miljørevisionsprogrammer skal skriftligt beskrive målene for hver enkelt revision eller revisionscyklus og samtidig fastsætte, hvor ofte hver enkelt aktivitet skal revideres.

Miljørevisionsmålene skal i særdeleshed omfatte bedømmelse af de indførte miljøledelsessystemer og en bedømmelse af, om der er overensstemmelse med organisationens miljøpolitik og -program, herunder overensstemmelse med relevante lovbestemte miljøkrav.

2.3. Omfanget af revisionen

Det samlede omfang af den enkelte revision eller af de enkelte trin af en revisionscyklus, hvor dette anvendes, skal klart beskrives og skal udtrykkeligt angive:

- 1) emneområder for revisionen
- 2) hvilke aktiviteter, der skal revideres
- 3) hvilke miljøstandarder, der skal tages hensyn til
- 4) hvilken periode, revisionen skal dække.

Miljørevisionen skal indbefatte en vurdering af de konkrete data, i det omfang dette er nødvendigt for at kunne bedømme organisationens miljøindsats og -resultater.

2.4. Organisation og ressourcer

Miljørevisioner skal udføres af personer eller grupper af personer med den nødvendige viden om de sektorer og de områder, som skal revideres, herunder viden og erfaring om de relevante miljømæssige, ledelsesmæssige, tekniske og forskriftsmæssige forhold, samt med tilstrækkelig uddannelse og erfaring på de enkelte revisionsområder til at kunne opfylde de fastsatte mål. De ressourcer og den tid, der afsættes til revisionen, skal stå i et rimeligt forhold til omfanget af og målene for revisionen.

Organisationens ledelse skal bistå ved gennemførelsen af miljørevisionen.

Miljørevisorerne skal være tilstrækkelig uafhængige af de aktiviteter, revisionen omfatter, til at kunne træffe en objektiv og upartisk afgørelse.

2.5. Planlægning og forberedelse af en miljørevision

Hver enkelt miljørevision skal planlægges og forberedes, navnlig med det formål:

- at sikre, at der afsættes tilstrækkelige ressourcer
- at sikre, at alle, som deltager i revisionsprocessen (herunder miljørevisorer, ledelse og medarbejdere), forstår deres opgaver og ansvar.

Ved forberedelsen af miljørevisionen skal deltagerne gøre sig bekendt med aktiviteterne i organisationen og med det eksisterende miljøledelsessystem og gennemgå resultaterne og konklusionerne af tidligere revisioner.

2.6. Revisionsarbejdet

Revisionen skal omfatte drøftelser med medarbejdere, inspektion af driftsforhold og udstyr samt gennemgang af journaler, skriftlige procedurer og andet relevant dokumentationsmateriale med henblik på at vurdere den pågældende aktivitet med hensyn til miljøindsats og -resultater og fastslå, om den opfylder gældende standarder og forskrifter eller fastsatte målsætninger og mål, og om systemet til placering af ansvaret for miljøforholdene er effektivt og hensigtsmæssigt. Der kan anvendes stikprøvekontrol af disse kriterier som middel til at vurdere systemets effektivitet.

Revisionsprocessen skal navnlig omfatte følgende trin:

- a) forståelse af ledelsessystemerne
- b) bedømmelse af ledelsessystemernes styrke og svagheder
- c) indsamling af relevante revisionsbeviser
- d) bedømmelse af revisionsresultaterne
- e) udarbejdelse af revisionskonklusioner
- f) rapportering af revisionsresultater og -konklusioner.

2.7. Rapportering af revisionsresultater og -konklusioner

1. Miljørevisorerne skal udarbejde en skriftlig rapport af passende form og indhold, således at der ved afslutningen af hver enkelt revision eller revisionscyklus sikres en fuldstændig og formelt korrekt forelæggelse af resultaterne og konklusionerne af revisionen.

Resultaterne og konklusionerne skal i behørig form fremsendes til organisationens øverste ledelse.

2. De primære formål med en skriftlig revisionsrapport er:

- a) at dokumentere revisionens omfang
- b) at oplyse organisationens ledelse om, i hvilken grad der er overensstemmelse med organisationens miljøpolitik, og om de miljømæssige fremskridt i organisationen
- c) at oplyse organisationens ledelse om effektiviteten og pålideligheden af systemet til overvågning af og kontrol med organisationens miljøpåvirkninger
- d) at påvise nødvendigheden af eventuelle korrigerende handlinger.

2.8. Opfølgning af revisionen

Revisionsprocessen skal afsluttende følges op med udarbejdelse og gennemførelse af en handlingsplan for passende korrigerende handlinger.

Der skal være indført egnede mekanismer til at sikre, at resultaterne af revisionen bliver fulgt op.

2.9. Revisionsperioder

Hvor hyppigt, en given aktivitet revideres, vil variere, afhængigt af

- a) aktiviteternes art, omfang og kompleksitet
- b) væsentligheden af de tilknyttede miljøpåvirkninger
- c) omfanget og alvoren af de problemer, der er afdækket i forbindelse med foregående revisioner
- d) organisationens miljøproblemer gennem tiden.

Mere komplekse aktiviteter, der indebærer større risiko for miljøskader, vil blive revideret hyppigere. En organisation skal selv fastlægge sit revisionsprogram og revisionshyppigheden under hensyntagen til Kommissionens retningslinjer.

BILAG III

MILJØREDEGØRELSE

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

3.1. Inledning

Sigtet med miljøredegørelsen er at forelægge oplysninger om organisationens miljøpåvirkninger og dens miljøindsats og resultater. Miljøredegørelsen er også et middel til at inddrage synspunkter, som organisationen har fået kendskab til (bilag I. B. 3), og som den anser for væsentlige (bilag VI. 4. d). Selv om organisationen ikke skal fremlægge de i punkt 3.2 nævnte oplysninger i én enkelt rapport, er det vigtigt, at de, der ikke har andre midler til at indhente disse oplysninger, kan få dem forelagt i klarskrift i en tydelig og sammenhængende form.

3.2. Miljøredegørelse

I forbindelse med førstegangsregistrering af en organisation skal organisationen fremlægge miljøoplysninger, benævnt en »miljøredegørelse«, som skal bekræftes af miljøverifikator. Efter denne bekræftelse skal oplysningerne forelægges registreringsorganet og dernæst gøres tilgængelige for offentligheden.

Oplysningerne skal mindst indeholde:

- a) En klar og entydig beskrivelse af den organisation, der registreres under EMAS, og, hvor det er relevant, et resumé af organisationens aktiviteter, produkter og tjenesteydelser og forholdet mellem organisationen og eventuelle moderorganisationer
- b) organisationens miljøpolitik
- c) en beskrivelse af alle væsentlige miljøpåvirkninger fra organisationen og af disses art
- d) en beskrivelse af miljømålsætninger og miljømål i relation til de væsentlige miljøpåvirkninger
- e) et resumé af de foreliggende data vedrørende organisationens miljøindsats og -resultater set i forhold til dens miljømålsætninger og miljømål i relation til dens væsentlige miljøpåvirkninger
- f) andre faktorer vedrørende miljøindsats og -resultater
- g) miljøverifikators navn og akkrediteringsnummer og datoen for bekræftelsen.

3.3. Vedligeholdelse af offentligt tilgængelige oplysninger

Organisationen skal opdatere de i punkt 3.2 omhandlede oplysninger årligt og skal lade alle ændringer bekræfte årligt af en miljøverifikator. Sådanne ændringer skal, når de er bekræftet, tillige forelægges registreringsorganet og gøres tilgængelige for offentligheden.

3.1. Inledning

Sigtet med miljøredegørelsen er at forelægge oplysninger om organisationens miljøpåvirkninger og dens miljøindsats og resultater. Miljøredegørelsen er også et middel til at inddrage interesseparternes synspunkter, som organisationen har fået kendskab til (bilag I. B. 3), og som den anser for væsentlige (bilag VI. 4. d). Selv om organisationen ikke skal fremlægge de i punkt 3.2 nævnte oplysninger i én enkelt rapport, er det vigtigt, at de, der ikke har andre midler til at indhente disse oplysninger, kan få dem forelagt i klarskrift i en tydelig og sammenhængende form.

3.2. Miljøredegørelse

I forbindelse med førstegangsregistrering af en organisation skal organisationen fremlægge miljøoplysninger, benævnt en »miljøredegørelse«, som skal bekræftes af miljøverifikator. Efter denne bekræftelse skal oplysningerne forelægges registreringsorganet og dernæst gøres tilgængelige for offentligheden. Miljøredegørelsen er organisationens redskab til kommunikation og dialog med interesseparters om organisationens miljøindsats og -resultater. Organisationens skal tage hensyn til offentlighedens og andre interesseparters behov for oplysninger, når den udarbejder og udformer miljøredegørelsen.

Uændret

Kommissionen opstiller retningslinjer for miljøredegørelsernes form og mindsteindhold, så disse udformes klart og på ensartet måde.

Uændret

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

3.4. Offentliggørelse af oplysninger

En organisation kan ønske at stille sine miljøoplysninger til særlige målgrupper og i denne sammenhæng kun anvende udvalgte oplysninger fra miljøredegørelsen. Alle miljøoplysninger, der offentliggøres af en organisation, kan forsynes med EMAS-logoet, forudsat at miljøverifikator har bekræftet oplysningerne som værende:

- a) nøjagtige og ikke-vildledende
- b) dokumenterede og verificerbare
- c) relevante og anvendt i en passende sammenhæng
- d) repræsentative for organisationens generelle miljøindsats og -resultater
- e) vanskelige at misforstå,

og forudsat, at der henvises til den miljøredegørelse, som oplysningerne stammer fra.

3.5. Miljøansvar på lokalt plan

Organisationer, der registreres under EMAS, kan ønske at fremlægge en samlet miljøredegørelse, der dækker forskellige geografiske lokaliteter. Formålet med EMAS er at sikre miljøansvar på lokalt plan, hvorfor organisationerne skal sørge for, at anlægsområder, der giver anledning til væsentlige miljøpåvirkninger, er klart identificeret og beskrevet i den samlede redegørelse.

3.6. Offentlighedens adgang til oplysningerne

De i punkt 3.2, litra a)-g), omhandlede oplysninger, som udgør en organisations miljøredegørelse, og de i punkt 3.3 omhandlede opdaterede oplysninger skal gøres tilgængelige for offentligheden. Dette betyder ikke, at en organisation skal offentliggøre og udgive disse oplysninger i ét samlet dokument og udlevere det efter anmodning. Organisationerne opfordres til at anvende alle til rådighed stående midler hertil (elektronisk publikation, biblioteker osv.). En organisation skal over for miljøverifikator kunne påvise, at enkeltpersoner med en legitim interesse i organisationens miljøindsats og -resultater nemt og uden omkostninger kan få adgang til de i punkt 3.2, litra a)-g), og 3.3 omhandlede oplysninger.

3.7. Redegørelse for miljøindsatsen og miljøresultaterne

De rådata, et miljøledelsessystem resulterer i, kan anvendes på forskellig måde til at beskrive en organisations miljøindsats og -resultater. Hvis en organisation anvender indikatorer for miljøindsatsen (f.eks. energiforbrug pr. t produkt), skal den sikre, at sådanne indikatorer:

- a) giver en nøjagtig vurdering af organisationens miljøindsats og -resultater
- b) er let forståelige og entydige
- c) giver mulighed for at vurdere en organisations miljøindsats og -resultater fra år til år
- d) giver mulighed for sammenligning med sektorspecifikke, nationale eller regionale referencedata
- e) giver mulighed for sammenligning med relevante lovfæstede krav.

3.4. Offentliggørelse af oplysninger

En organisation kan ønske at stille sine miljøoplysninger til forskellige målgrupper eller interesseparter og i denne sammenhæng kun anvende udvalgte oplysninger fra miljøredegørelsen. Alle miljøoplysninger, der offentliggøres af en organisation, kan forsynes med EMAS-logoet, forudsat at miljøverifikator har bekræftet oplysningerne som værende:

- a) nøjagtige og ikke-vildledende
- b) dokumenterede og verificerbare
- c) relevante og anvendt i en passende sammenhæng
- d) repræsentative for organisationens generelle miljøindsats og -resultater
- e) vanskelige at misforstå,

og forudsat, at der henvises til den miljøredegørelse, som oplysningerne stammer fra.

Uændret

3.7. Redegørelse for miljøindsatsen og miljøresultaterne

De rådata, et miljøledelsessystem resulterer i, kan anvendes på forskellig måde til at beskrive en organisations miljøindsats og -resultater. Organisationerne opfordres til at anvende indikatorer for miljøindsatsen, hvor dette er hensigtsmæssigt (f.eks. energiforbrug pr. t produkt). I så fald skal organisationen sikre, at sådanne indikatorer:

- a) giver en nøjagtig vurdering af organisationens miljøindsats og -resultater
- b) er let forståelige og entydige
- c) giver mulighed for at vurdere en organisations miljøindsats og -resultater fra år til år
- d) giver mulighed for sammenligning med sektorspecifikke, nationale eller regionale referencedata
- e) giver mulighed for sammenligning med relevante lovfæstede krav.

BILAG IV

Logo

P.M.

BILAG V

AKKREDITERING AF OG TILSYN MED MILJØVERIFIKATORER SAMT DISSE OPGAVER

5.1. Generelt

Akkreditering af miljøverifikatorer skal hvile på de nedenfor beskrevne krav til kundskaber. Akkrediteringsorganerne kan vælge at akkreditere enkeltpersoner, organisationer eller begge dele som miljøverifikatorer. De nærmere fremgangsmåder og kriterier for akkreditering af miljøverifikatorer skal, i medfør af artikel 4 i denne forordning, fastlægges i overensstemmelse med disse krav inden for rammerne af de nationale akkrediteringsordninger. Den proces med gensidig vurdering, der er omhandlet i artikel 4, skal sikre, at disse bestemmelser opfyldes.

5.2. Krav i forbindelse med akkreditering af miljøverifikatorer

5.2.1. En verifikator, det være sig en enkeltperson eller en organisation, skal opfylde følgende mindstekrav med hensyn til kundskaber:

- kendskab til og forståelse af forordningen, relevante standarder og de retningslinjer, Kommissionen har udstedt i medfør af artikel 4 og 14 vedrørende anvendelsen af denne forordning
- kendskab til og forståelse af de lovbestemte og administrative krav samt andre krav, der gør sig gældende for den aktivitet, som er genstand for verifikationen
- kendskab til og indsigt i miljøspørgsmål
- kendskab til og indsigt i de miljørelaterede tekniske aspekter ved den aktivitet, der er genstand for verifikationen
- tilstrækkelig indsigt i den generelle drift af den aktivitet, der er genstand for verifikationen, til at kunne vurdere, om miljøledelsessystemet er hensigtsmæssigt
- kendskab til og indsigt i kravene til og metoderne for miljørevision
- kendskab til revision af miljøoplysninger (miljøredegørelse).

Herudover skal verifikator være uafhængig, upartisk og objektiv i udførelsen af sine opgaver.

5.2.2. Akkrediteringens omfang

Omfanget af akkreditering af miljøverifikatorer skal fastlægges i overensstemmelse med den nomenklatur for økonomiske aktiviteter (NACE koder), som er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 761/93 (EFT L 83 af 3.4.1993). Verifikators akkreditering skal med hensyn til kundskaber og omfang stå i et rimeligt omfang til størrelsen og kompleksiteten af den organisation, der skal verificeres.

5.2.3. Yderligere krav i forbindelse med akkreditering af enkeltpersoner, der udfører verifikationer på egen hånd

Miljøverifikatorer, der arbejder på egen hånd, skal, udover at opfylde kravene i punkt 5.2, være i besiddelse af:

- de nødvendige kundskaber til at udføre verifikationer inden for deres akkrediterede områder
- akkreditering af et omfang, der svarer til deres personlige kundskaber.

Akkrediteringsorganet sikrer gennem tilsyn, at disse krav opfyldes

5.3. Tilsyn med miljøverifikatorer

5.3.1. Tilsyn med akkrediterede miljøverifikatorer udført af det akkrediteringsorgan, som har meddelt akkrediteringen

Den akkrediterede miljøverifikator skal straks underrette akkrediteringsorganet om enhver ændring, der berører akkrediteringen eller dennes omfang.

Der skal med regelmæssige mellemrum, som ikke må overstige 12 måneder, træffes foranstaltninger for at sikre, at den akkrediterede miljøverifikator stadig opfylder akkrediteringskravene, og for at kontrollere kvaliteten af de foretagne verifikationer. Tilsyn kan baseres på spørgeskemaer, gennemgang af miljøredegørelser, som er bekræftet af verifikatorerne, gennemgang af verifikationsrapporter og tilsynsbesøg i de pågældende organisationer. Tilsyn skal stå i et rimeligt forhold til verifikators aktiviteter.

Akkrediteringsorganet må ikke træffe afgørelse om ophævelse eller suspension af en akkreditering eller om begrænsning af dennes omfang, uden at den akkrediterede miljøverifikator har haft mulighed for at udtale sig.

5.3.2. Tilsyn med akkrediterede miljøverifikatorer udført af akkrediteringsorganet i de medlemsstater, hvor verifikationen finder sted

En verifikator, der er akkrediteret i en given medlemsstat, skal som det eneste, inden vedkommende udøver verifikationsaktiviteter i en anden medlemsstat, senest fire uger i forvejen anmelde verifikationen til akkrediteringsorganet i den sidstnævnte medlemsstat og

- give oplysninger om akkrediteringen og i givet fald verifikatorholdets sammensætning
- give oplysninger om, hvornår og hvor verifikationen vil finde sted: organisationens adresse og telefonnumre m.m.; samt om nødvendigt om foranstaltninger til løsning af juridiske og sproglige problemer.

En sådan anmeldelse skal indgives forud for enhver ny verifikation.

Akkrediteringsorganet kan ikke stille andre krav, som ville begrænse verifikators ret til at udøve sin virksomhed i en anden medlemsstat end i den medlemsstat, hvor akkrediteringen er anmeldt. Akkrediteringsorganet må heller ikke udnytte anmeldelsesproceduren til at forsinke verifikators aktiviteter. Eventuelle vanskeligheder med at føre tilsyn med verifikator på den meddelte dato skal være behørigt begrundet.

Er det tilsynsførende akkrediteringsorgan ikke tilfreds med kvaliteten af verifikators arbejde, skal tilsynsrapporten sendes til den pågældende verifikator, til det akkrediteringsorgan, som har meddelt akkrediteringen, til registreringsorganet i den medlemsstat, hvor den organisation, der er genstand for verifikationen, er beliggende, og til Forumet for Akkrediteringsorganer.

5.4. Verifikators opgaver

5.4.1. Uden at det berører medlemsstaternes beføjelser til at føre tilsyn med overholdelsen af bindende forskrifter, skal verifikator kontrollere:

- a) opfyldelsen af alle denne forordnings krav: miljøkortlægningen (hvis relevant) og miljøledelsessystemet, miljørevisionsprogrammet og miljøredegørelsen
- b) pålideligheden af dataene og oplysningerne i:
 - Miljøredegørelsen (bilag III 3.2 og 3.3)
 - Uddrag fra miljøredegørelsen (bilag III 3.4)
 - Miljøoplysninger (Artikel 8, stk. 3).

Verifikator skal på faglig korrekt måde navnlig undersøge den tekniske korrekthed af miljøkortlægningen (hvis relevant) og miljørevisionen eller andre af organisationens procedurer, uden unødigt dobbeltarbejde.

5.4.2. I forbindelse med den første verifikation skal miljøverifikator navnlig kontrollere, at organisationen opfylder følgende krav:

- Organisationens har indført et fuldt funktionsdygtigt miljøledelsessystem, der er i overensstemmelse med bilag I.
- Organisationens har udarbejdet et fuldstændigt revisionsprogram, som allerede er påbegyndt (der er gennemført mindst én miljørevision af den aktivitet, der indebærer størst fare for miljøet), i overensstemmelse med bilag II.
- Organisationens ledelse har foretaget en gennemgang af miljøledelsessystemet.
- Organisationens har udarbejdet en miljøredegørelse i overensstemmelse med bilag III 3.2.

5.4.3. Overholdelse af lovbestemte krav

Verifikator bør undersøge, om organisationen har indført procedurer til at kontrollere de forhold ved organisationens aktiviteter, der er underkastet Fællesskabets eller den pågældende medlemsstats miljølovgivning, og om disse procedurer kan sikre, at lovgivningen overholdes. Navnlig vil kontrol med miljørevisionen kunne vise, om de indførte procedurer er tilstrækkelige til at sikre, at den relevante lovgivning overholdes.

Verifikator bør ikke bekræfte miljøredegørelsen, hvis han i forbindelse med verifikationen, f.eks. ved stikprøvekontrol, kan konstatere, at organisationen tydeligvis ikke opfylder den relevante lovgivning.

5.4.4. Afgrænsning af organisationen

Ved verifikation af en organisations miljøledelsessystem og bekræftelse af dens miljøredegørelse skal verifikator sikre, at organisationens forskellige driftsenheder og aktiviteter er klart afgrænset og svarer til en faktisk opdeling af aktiviteterne. Miljøredegørelsen skal klart omfatte de forskellige dele af organisationen, som EMAS gælder for.

5.5. Betingelser for, at verifikator kan udøve sin virksomhed

5.5.1. Verifikator skal arbejde på grundlag af en skriftlig aftale med organisationen. Aftalen skal fastlægge arbejdets omfang, gøre det muligt for verifikator at arbejde fagligt uafhængigt og forpligte organisationen til det fornødne samarbejde.

5.5.2. Under verifikationen skal dokumentationen undersøges; der skal aflægges besøg i organisationen, og herunder især føres samtaler med medarbejderne; der skal udarbejdes en rapport til ledelsen og organisationens løsning af de i rapporten påviste problemer skal vurderes.

5.5.3. Den dokumentation, som skal gennemgås, inden organisationen besøges, skal omfatte grundlæggende oplysninger om organisationen og dens aktiviteter, miljøpolitikken og miljøprogrammet, en detaljeret beskrivelse af det benyttede miljøledelsessystem i organisationen, oplysninger fra den foregående miljøkortlægning eller miljørevision, rapporten om denne kortlægning eller revision og om eventuelle efterfølgende korrigerende handlinger samt udkastet til miljøredegørelsen.

5.5.4. Verifikator skal udarbejde en rapport til organisationens ledelse. Rapporten skal:

- a) beskrive alle spørgsmål af betydning for verifikators arbejde
- b) beskrive organisationens udgangspunkt for gennemførelse af et miljøledelsessystem
- c) angive overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning i almindelighed samt i særdeleshed:
 - påpege tekniske mangler i miljøkortlægningen eller i miljørevisionsmetoden, i miljøledelsessystemet eller i andre relevante procedurer
 - påpege uoverensstemmelser med udkastet til miljøredegørelsen og angive nødvendige ændringer i eller tilføjelser til miljøredegørelsen.
- d) indeholde en sammenligning med de foregående redegørelser og vurderingen af organisationens miljøindsats og -resultater.

5.6. Verifikationshyppighed

Verifikator skal med mellemrum på højst 12 måneder bekræfte eventuelle opdaterede oplysninger i miljøredegørelsen. Herudover skal han, i samråd med organisationen, udarbejde et program til sikring af, at alle betingelserne for registrering under EMAS verificeres i løbet af højst 36 måneder. Ved fastsættelsen af hyppigheden af miljøverifikators besøg i organisationen skal der tages hensyn til Kommissionens retningslinjer.

BILAG VI

MILJØFORHOLD**6.1. Generelt**

For at en organisation kan bedømme sine væsentlige miljøpåvirkninger, skal den undersøge samtlige miljøforhold i relation til sine aktiviteter, produkter og tjenesteydelser og på grundlag af kriterier, som den selv fastsætter, klarlægge, hvilke miljøforhold der giver anledning til væsentlige miljøpåvirkninger.

En organisation skal tage hensyn til både de direkte og indirekte miljøforhold i relation til organisationens aktiviteter, produkter og tjenesteydelser.

6.2. Direkte miljøforhold

De omfatter de aktiviteter i en organisation, som dennes ledelse har kontrol over, og som gør sig gældende på eller i nærheden af organisationen. Der kan bl.a. være tale om:

- a) udslip til luft
- b) udledninger til vand
- c) affaldshåndtering
- d) jordforurening
- e) forbrug af naturressourcer og råmaterialer (herunder energi)
- f) lokale miljøgener (f.eks. støj, vibrationer, lugt, visuelle gener)
- g) transport (både af varer og tjenesteydelser og af ansatte).

Når organisationen vurderer betydningen af miljøpåvirkningerne fra disse aktiviteter, skal den ikke blot tage hensyn til normale driftsbetingelser, men også betingelser ved opstart og nedlukning samt betingelser ved rimeligt forudseelige nødsituationer. Der skal tages hensyn til tidligere, nuværende og planlagte aktiviteter, produkter og tjenesteydelser.

6.3. Indirekte miljøforhold

En organisations aktiviteter, produkter og tjenesteydelser kan have væsentlige miljøpåvirkninger, som organisationen ikke kan kontrollere, eller som gør sig gældende langt fra organisationen.

Der kan bl.a. være tale om

- a) produktrelaterede spørgsmål (udformning, emballering, transport og anvendelse samt genanvendelse/bortskaffelse af affald)
- b) kapitalinvesteringer, långivning og forsikringsydelse
- c) nye markeder
- d) valg af tjenesteydelser og disses sammensætning (f.eks. transport- eller cateringbranchen)
- e) administrative og planlægningsmæssige beslutninger
- f) produktbuddets sammensætning.

Herudover skal organisationerne kunne påvise, at de har indkredset de væsentlige miljøforhold i tilknytning til deres indkøbsprocedurer, og at de i deres ledelsessystem tager hensyn til de væsentlige miljøpåvirkninger, som disse forhold afstedkommer.

Miljøforholdene har betydning inden for rammerne af miljøprogrammet, miljøledelsessystemet og miljørevisionen, for så vidt som organisationen har sat sig mål på området.

Med hensyn til de indirekte miljøforhold bør en organisation undersøge, hvor stor indflydelse den kan have på disse forhold, og hvilke foranstaltninger der kan træffes til at mindske påvirkningerne.

6.4. Miljøforholdenes betydning

Det er organisationens ansvar at fastsætte kriterier for vurdering af betydningen af miljøforholdene i relation til organisationens aktiviteter, produkter og tjenesteydelser. Det er ikke meningen, at der skal udføres en detaljeret livscyklusanalyse, men de kriterier, organisationen opstiller, bør være omfattende og reproducerbare og kunne underkastes uafhængig kontrol.

Klarlægning af betydningen af en organisations miljøforhold kan bl.a. bygge på:

- a) identifikation af organisationens aktiviteter, produkter og tjenesteydelser, de specifikke miljøforhold i relation til disse aktiviteter, produkter og tjenesteydelser og arten af påvirkningerne fra de enkelte miljøforhold
 - b) indsamling af oplysninger om miljøtilstanden med henblik på at identificere de af organisationens aktiviteter, produkter og tjenesteydelser, som kan have indflydelse på specifikke vilkår
 - c) vurdering af organisationens data om materiale- og energitilførsel samt om risikoen i tilknytning til udledninger, affald og emissioner
 - d) identifikation af interesseparternes synspunkter og anvendelse af disse oplysninger ved indkredsning af organisationens væsentlige miljøforhold
 - e) identifikation af organisationens lovregulerede miljøaktiviteter, om hvilke organisationen kan ventes at have indsamlet oplysninger
 - f) identifikation af indkøbsaktiviteter af betydning for organisationens direkte og indirekte miljøpåvirkninger
 - g) gennemgang af organisationens produkter med hensyn til udformning, udvikling, fremstilling, distribution, servicering, brug, genbrug, genanvendelse og bortskaffelse
 - h) identifikation af de af organisationens aktiviteter, der indebærer de største miljømæssige omkostninger, fordele eller andre økonomiske konsekvenser.
-

BILAG VII

MILJØKORTLÆGNING

7.1. **Generelt**

En organisation, der ikke allerede har indført et i medfør af artikel 9 anerkendt miljøledelsessystem, skal indledningsvis foretage en kortlægning af organisationens miljøforhold. Formålet er at gennemgå alle organisationens miljøforhold som udgangspunkt for etablering af miljøledelsessystemet.

7.2. **Krav**

Kortlægningen bør omfatte fire nøgleområder:

- a) gældende love og bekendtgørelser og de af myndighederne fastsatte krav
- b) identifikation af væsentlige miljøforhold
- c) en gennemgang af alle eksisterende miljøledelsessædvaner og -fremgangsmåder
- d) en vurdering af tilbagemeldinger fra undersøgelser af tidligere uheld.

Der bør under alle omstændigheder tages hensyn til normale og unormale driftsvilkår i organisationen og til mulige nødsituationer.

En passende metode til at gribe kortlægningen an på kan omfatte checklister, interviews, direkte besigtigelse og målinger, resultater af tidligere miljørevisioner eller andre miljøkortlægninger alt afhængigt af aktiviteterens art.

Metoden til at identificere de væsentlige miljøforhold i relation til driftsenhedernes aktiviteter bør, når det er relevant, inddrage:

- a) udslip til luft
- b) udledninger til vand
- c) affaldshåndtering
- d) jordforurening
- e) forbrug af naturressourcer og råmaterialer
- f) andre lokale miljø- og samfundsspørgsmål.

Metoden bør inddrage betingelser for normal drift, nedlukning og opstart, såvel som de realistisk mulige, væsentlige påvirkninger, som kan have sammenhæng med rimeligt forudselige situationer eller nødsituationer.

Metoden tilsigter at identificere de væsentlige miljøforhold i relation til organisationens aktiviteter, produkter og tjenesteydelser og forudsætter ikke en detaljeret livscyklusvurdering. Organisationerne behøver ikke at vurdere hvert enkelt produkt, komponent eller tilførsel af råmaterialer. De kan udvælge grupper af aktiviteter, produkter eller tjenesteydelser for at klarlægge de forhold, som med størst sandsynlighed kan ventes at have væsentlige miljøpåvirkninger.

BILAG VIII

OPLYSNINGER I FORBINDELSE MED REGISTRERING

Mindstekrav

Organisationens navn:

Organisationens adresse:

Kontaktperson:

NACE-kode for aktivitet:

Antal ansatte:

Verifikators navn:

Akkrediteringsnummer:

Akkrediteringens omfang:

Dato for næste miljøredegørelse:

Navn og telefonnummer m.v. for den for organisationen kompetente tilsynsmyndighed:

Udfærdiget i, den199..

.....

Organisationens repræsentant
Underskrift

Ændret forslag til Rådets beslutning om indførelse af et EF-handlingsprogram for civilbeskyttelse ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/02)

KOM(1999) 400 endelig udg. — 98/0354(CNS)

(Forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2 af 30. juli 1999)

⁽¹⁾ EFT C 28 af 3.2.1999, s. 29.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

Uændret

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 308,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den indsats, Fællesskabet har gjort på dette område siden 1985, samarbejde mellem medlemsstaterne; de resolutioner, der er blevet vedtaget siden 1987 ⁽¹⁾, og Rådets beslutning af 19. december 1997 ⁽²⁾ danner grundlaget for dette samarbejde;

(1) Den indsats, Fællesskabet har gjort på dette område siden 1985, må nødvendigvis fortsættes og udbygges for at gøre det muligt at skabe et større, mere effektivt og stadig mere udviklet samarbejde mellem medlemsstaterne; de resolutioner, der er blevet vedtaget siden 1987 ⁽¹⁾, og Rådets beslutning af 19. december 1997 ⁽²⁾ danner grundlaget for dette samarbejde;

(2) de enkelte foranstaltninger, Fællesskabet har truffet for at gennemføre programmet, bidrager til beskyttelsen af mennesker, miljø og ejendom i tilfælde af naturkatastrofer og teknologiske ulykker;

(2) de enkelte foranstaltninger, Fællesskabet har truffet for at gennemføre programmet, bidrager til beskyttelsen af mennesker, miljø og ejendom i tilfælde af naturkatastrofer og teknologiske ulykker, og et mere hensigtsmæssigt forhold til naturen, der for fremtiden skal gøre det muligt at undgå mange katastrofer, herunder oversvømmelser;

(3) ifølge det program for Fællesskabets politik og virke inden for miljø og bæredygtig udvikling ⁽³⁾, som Kommissionen har forelagt, skal Fællesskabets indsats over for især miljøkatastrofer intensiveres, og det samme program opfordrer til, at den videnskabelige forskning og den teknologiske udvikling inddrages i disse aktiviteter;

Uændret

⁽¹⁾ EFT C 176 af 4.7.1987, s. 1, EFT C 44 af 23.2.1989, s. 3, EFT C 315 af 14.12.1990, s. 1, EFT C 313 af 10.11.1994, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 8 af 14.1.1998, s. 20.

⁽³⁾ EFT C 138 af 17.5.1993, s. 5.

⁽¹⁾ EFT C 176 af 4.7.1987, s. 1, EFT C 44 af 23.2.1989, s. 3, EFT C 315 af 14.12.1990, s. 1, EFT C 313 af 10.11.1994, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 8 af 14.1.1998, s. 20.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- (4) Fællesskabets handlingsprogram vil fortsat bidrage til at gøre samarbejdet på dette område mere effektivt; programmet skal i vid udstrækning bygge på de erfaringer, man allerede har gjort;
- (5) Fællesskabets samarbejde skal i overensstemmelse med nærhedsprincippet støtte og supplere medlemsstaternes politik for civilbeskyttelse for at gøre den mere effektiv; en fælles fond af viden og erfaringer vil sammen med gensidig bistand bidrage til at mindske tabet af menneskeliv og begrænse de økonomiske og miljømæssige skader i hele Fællesskabet;
- (6) unionens isolerede og mest afsidesliggende regioner har nogle særlige karakteristiske træk på grund af de geografiske, orografiske, sociale og økonomiske forhold, der påvirker dem og gør det vanskeligt at bringe hjælp og understøtning frem, hvis der opstår farlige situationer;
- (7) Fællesskabets handlingsprogram vil skabe gennemsigtighed og befæste og underbygge de forskellige aktiviteter, der udføres for at virkeliggøre traktatens mål;
- (8) arbejdet for at forebygge risici og skader, viderebringe oplysninger og forberede dem, der i medlemsstaterne er ansvarlige for eller inddraget i civilbeskyttelsen, er vigtigt og øger beredskabet overfor ulykker; det er også vigtigt at iværksætte fællesskabsaktiviteter for at forbedre teknik og metoder i forbindelse med nødhjælp og genopbygning;
- (9) det er desuden vigtigt at iværksætte aktiviteter med sigte på offentligheden for at hjælpe de europæiske borgere til at beskytte sig selv mere effektivt;
- (10) et rådgivende udvalg skal bistå Kommissionen med handlingsprogrammets ledelse;
- (11) denne beslutningsbestemmelser afløser fra den 1. januar 2000 det handlingsprogram, som blev vedtaget ved Rådets beslutning af 19. december 1997 og slutter den 31. december 1999;
- (12) traktaten indeholder ikke anden hjemmel for vedtagelse af denne beslutning end artikel 308 —
- (4) Fællesskabets handlingsprogram vil fortsat bidrage til at gøre samarbejdet på dette område mere effektivt; programmet skal i vid udstrækning bygge på de erfaringer, man allerede har gjort, og som fortsat skal udvikles;
- (5) Fællesskabets samarbejde skal i overensstemmelse med nærhedsprincippet støtte og supplere medlemsstaternes politik for civilbeskyttelse for at gøre den mere effektiv; en fælles fond af viden og erfaringer vil sammen med gensidig bistand bidrage til at mindske tabet af menneskeliv og begrænse de materielle, økonomiske og miljømæssige skader i hele Fællesskabet ved at gøre målsætningerne social samhörighed, solidaritet og unionsborgerskab mere håndgribelige;
- Uændret
- Uændret

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Der indføres et EF-handlingsprogram for civilbeskyttelse (i det følgende benævnt »programmet») for tidsrummet 1. januar 2000-31. december 2004.

2. Programmet skal støtte, supplere medlemsstaternes aktiviteter for at beskytte mennesker, miljø og ejendom i tilfælde af naturkatastrofer og teknologiske ulykker på nationalt, regionalt og lokalt plan. Formålet er også at fremme samarbejde, og gensidig bistand mellem medlemsstaterne på dette område.

Artikel 2

1. Kommissionen udfører programmets foranstaltninger.
2. Programmet gennemføres ved hjælp af en løbende treårig plan, som genbehandles hvert år, og som vedtages efter proceduren i artikel 4 på grundlag af bl.a. de oplysninger, medlemsstaterne har givet Kommissionen. Kommissionen kan, hvis det er nødvendigt, indføre flere foranstaltninger end dem, der er fastsat i programmet. Disse ekstra foranstaltninger skal bedømmes på grundlag af prioriteringen og de disponible finansieringsmidler.
3. Programforanstaltningerne og finansieringsordningerne for Fællesskabets bidrag fremgår af bilaget.

Artikel 3

1. Den løbende plan for programmets gennemførelse skal omfatte de enkelte foranstaltninger, der skal udføres.
2. De enkelte foranstaltninger udvælges fortrinsvis efter følgende kriterier:
 - a) deres bidrag til at forhindre risikoen for, at mennesker, miljø og ejendom lider skade i tilfælde af naturkatastrofer og teknologiske ulykker
 - b) deres bidrag til at øge beredskabet hos dem, der tager sig af civilbeskyttelsen i medlemsstaterne, og forbedre deres evne til at sætte ind over for katastrofesituationer

Artikel 1

1. Der indføres et EF-handlingsprogram for civilbeskyttelse, der også omfatter miljøkatastrofer, (i det følgende benævnt »programmet») for tidsrummet 1. januar 2000-31. december 2004.

2. Programmet skal støtte, supplere og forøge medlemsstaternes aktiviteter for at beskytte og sikre mennesker, miljø og ejendom i tilfælde af truende eller allerede indtrufne naturkatastrofer og teknologiske ulykker på nationalt, overregionalt, regionalt og lokalt plan. Formålet er også at fremme samarbejde, udveksling af erfaringer og gensidig bistand mellem medlemsstaterne på dette område.

Uændret

- b) deres bidrag til at øge beredskabet hos dem, der i første omfang har ansvaret, og som mest direkte tager sig af civilbeskyttelsen på alle niveauer i medlemsstaterne, og forbedre deres evne til at sætte ind over for katastrofesituationer

deres afdækning og undersøgelse af de umiddelbare og bagvedliggende årsager til katastroferne i offentliggørelse af konklusionerne af denne undersøgelse

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

c) deres bidrag til at forbedre teknik og metoder i forbindelse med nødhjælp og genophjælpning

d) deres bidrag til oplysning, uddannelse og bevidstgørelse for at hjælpe borgerne til at beskytte sig selv mere effektivt.

3. De enkelte foranstaltninger udføres i nøje samarbejde med medlemsstaternes kompetente myndigheder på nationalt, regionalt og lokalt plan.

4. Det foreliggende programs foranstaltninger søger at bidrage til, at civilbeskyttelsesmålsætninger inddrages i Fællesskabets og medlemsstaternes øvrige politik og foranstaltninger i alle relevante tilfælde.

5. Resultaterne af Fællesskabets og medlemsstaternes forskning på de relevante områder inddrages i de enkelte foranstaltninger.

Artikel 4

1. Kommissionen bistås med programmets udførelse af et rådgivende udvalg, der består af medlemsstaternes repræsentanter og har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Kommissionens formand forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, eventuelt ved afstemning.

3. Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

4. Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse og underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

5. Kommissionen kan også forelægge andre spørgsmål i forbindelse med civilbeskyttelse for det rådgivende udvalg.

Artikel 5

Kommissionen vurderer programmets udførelse midtvejs og før dets afslutning og aflægger inden den 30. september 2002 og den 31. marts 2004 rapport til Rådet og Europa-Parlamentet.

Artikel 6

Denne beslutning anvendes fra den 1. januar 2000.

Artikel 7

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

c) deres bidrag til gennem pilotprojekter at forbedre de forebyggende midler og metoder i forbindelse med de teknikker og procedurer, der anvendes ved nødhjælp og genophjælpning

Uændret

4. Det foreliggende programs foranstaltninger søger at bidrage til, at civilbeskyttelsesmålsætninger inddrages i Fællesskabets og medlemsstaternes øvrige politik og foranstaltninger i alle relevante tilfælde og ganske særligt i forbindelse med evalueringen af den miljømæssige indvirkning på anlæg og aktiviteter.

Uændret

BILAG

FÆLLESSKABETS FINANSIELLE BIDRAG (1)

OPRINDELIG TABEL

Foranstaltning	Finansieringsordning
<p>A. Større projekter af almen interesse</p>	
<p>Større projekter, som er af almen interesse for samtlige medlemsstater eller nogle af dem, og som indebærer forbedring af civilbeskyttelsens evne til at behandle bestemte katastrofeaspekter som f.eks.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — forebyggelse — beredskab — nødhjælp — genophjælpning — oplysninger til offentligheden for at hjælpe borgerne til at beskytte sig selv mere effektivt og bidrage til sikkerheden i forbindelse med borgernes frie bevægelighed i Fællesskabet. 	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 75 % af foranstaltningens samlede omkostninger.</p>
<p>B. Uddannelse</p>	
<p>1. <i>Debatværksteder og kurser (1)</i></p>	
<p>Tilrettelæggelse af debatværksteder og uddannelseskurser for højtstående eksperter, tekniske specialister og teknikere fra medlemsstaterne, således at der inden for hver faggren kan udveksles erfaringer under særlige drøftelser af teknik og metoder med henblik på:</p> <ul style="list-style-type: none"> — at øge beredskabet — at skabe forudsætninger for oprettelse af et netværk, som muliggør et mere effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne i katastrofesituationer. 	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 75 % af foranstaltningens samlede omkostninger, dog højst 75 000 euro for hver foranstaltning</p>
<p>2. <i>Udveksling af eksperter og teknikere</i></p>	
<p>Tilrettelæggelse af i andre medlemsstaters nødhjælpstjeneste, for at eksperterne kan få erfaringer, vurdere anderledes teknik eller sætte sig ind i de fremgangsmåder, der benyttes af andre nødhjælpstjenester eller andre relevante organer.</p>	<p>Højst 75 % af eksperternes rejse- og opholdsudgifter og 100 % af ordningens koordineringsomkostninger.</p>
<p>Tilrettelæggelse af udveksling af medlemsstaternes eksperter, specialister og teknikere, så de kan give eller følge korte uddannelseskurser.</p>	

(1) Særlige foranstaltninger, som er støtteberettigede i henhold til andre fællesskabsbestemmelser, finansieres ikke over dette program.

Foranstaltning	Finansieringsordning
<p>3. <i>Beredskabsøvelser</i> ⁽¹⁾</p> <p>Øvelsernes formål er at sammenligne metoder, at fremme samarbejdet mellem medlemsstaterne og at udvikle koordinationen mellem de nationale civilbeskyttelsestjenester for bl.a. at forbedre den effektivitet og hurtighed, hvormed der sættes ind over for katastrofetilfælde.</p> <p>C. Andre foranstaltninger</p> <p>1. <i>Pilotprojekter</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p> <p>Projekter, der skal øge nødhjælpens hurtighed og omfang i krisesituationers indledende stadium i medlemsstaternes forskellige regioner. Projekternes hovedsigte er at forbedre fremgangsmåder, teknik og procedurer, selv i de isolerede og mest afsides liggende regioner. De skal være af en størrelse, der gør dem interessante for alle eller de fleste medlemsstater, og de skal udbredes over hele Unionen og ledsages af den størst mulige opmærksomhed.</p> <p>Der bør gives den størst mulige tilskyndelse til multinationale projekter.</p> <p>2. <i>Støtteforanstaltninger</i> ⁽¹⁾</p> <p>Støtteforanstaltninger til udvikling af særlige aspekter inden for civilbeskyttelse ⁽²⁾.</p> <p>3. <i>Konferencer og andre arrangementer</i> ⁽¹⁾</p> <p>Konferencer og andre arrangementer i forbindelse med civilbeskyttelse, som omfatter flere medlemsstater og henvender sig til for et stort publikum.</p> <p>4. <i>Oplysnings- og andre aktiviteter</i></p> <p>Formidling af oplysninger og publikationer og fremstilling af udstillingsmateriale om Fællesskabets samarbejde inden for civilbeskyttelse. Andre aktiviteter, som skal skabe større bevidsthed om civilbeskyttelsens resultater, f.eks. statistiske og økonomiske analyser. Evaluering af programmet.</p> <p>D. Mobilisering af ekspertise</p> <p>Mobilisering af ekspertise, som kan sættes ind i katastrofesituationer for at supplere de dispositioner, der træffes af medlemsstater eller tredjelande over for naturkatastrofer teknologiske ulykker.</p>	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 50 % af udgifterne til deltagende observatører fra andre medlemsstater og til tilrettelæggelse af tilknyttede debatværksteder, forbedrelse af øvelsen, udarbejdelse af rapport osv.</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 50 % af hvert pilotprojekts samlede omkostninger, dog højst 200 000 euro for hvert projekt.</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 50 % af hver foranstaltnings samlede omkostninger, dog højst 30 000 euro for hver foranstaltning.</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 30 % af arrangementets samlede omkostninger, dog højst 50 000 euro for hver foranstaltning.</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på 100 % af omkostningerne.</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på 100 % af udgifterne til eksperternes udsendelse.</p>
<p>⁽¹⁾ Kun foranstaltninger som interesserer alle eller et stort antal medlemsstater, er støtteberettigede.</p> <p>⁽²⁾ De støtteberettigede foranstaltninger skal svare til de prioriteringer, der hvert år fastlægges af styrelsesudvalget.</p>	

ÆNDRET TABEL

Foranstaltning	Finansieringsordning
<p>A. Større projekter af almen interesse</p>	
<p>Større projekter, som er af almen interesse for samtlige medlemsstater eller nogle af dem, og som indebærer forbedring af civilbeskyttelsens evne til at behandle bestemte katastrofeaspekter som f.eks.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — forebyggelse — beredskab — nødhjælp — genophjælpning — oplysninger til offentligheden for at hjælpe borgerne til at beskytte sig selv mere effektivt og bidrage til sikkerheden i forbindelse med borgernes frie bevægelighed i Fællesskabet. 	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 75 % af foranstaltningens samlede omkostninger.</p>
<p>B. Uddannelse</p>	
<p>1. <i>Debatværksteder og kurser</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Tilrettelæggelse af debatværksteder og uddannelseskurser for højtstående eksperter, tekniske specialister og teknikere fra medlemsstaterne, <u>både på lokalt, regionalt og overregionalt plan</u>, således at der inden for hver faggren kan udveksles erfaringer under særlige drøftelser af teknik og metoder med henblik på:</p> <ul style="list-style-type: none"> — at øge beredskabet — at skabe forudsætninger for oprettelse af et netværk, som muliggør et mere effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne i katastrofesituationer. 	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 75 % af foranstaltningens samlede omkostninger, dog højst 75 000 euro for hver foranstaltning</p>
<p>2. <i>Udveksling af eksperter og teknikere</i></p>	
<p>Tilrettelæggelse af <u>udstationering af civilbeskyttelseseksperter i andre medlemsstaters nødhjælpstjeneste, heriblandt eksperter fra private organisationer, som er fuldt integreret i medlemsstaternes civilbeskyttelsessystem</u>, for at eksperterne kan få erfaringer, vurdere anderledes teknik eller sætte sig ind i de fremgangsmåder, der benyttes af andre nødhjælpstjenester eller andre relevante organer.</p> <p>Tilrettelæggelse af udveksling af medlemsstaternes eksperter, specialister og teknikere, så de kan give eller følge korte uddannelseskurser.</p>	<p>Højst 75 % af eksperternes rejse- og opholdsudgifter og 100 % af ordningens koordineringsomkostninger.</p>
<p>3. <i>Beredskabsøvelser</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Øvelsernes formål er at sammenligne metoder, at fremme samarbejdet mellem medlemsstaterne og at udvikle koordinationen mellem de nationale civilbeskyttelsestjenester for bl.a. at forbedre den effektivitet og hurtighed, hvormed der sættes ind over for katastrofetilfælde.</p>	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 50 % af udgifterne til deltagende observatører fra andre medlemsstater og til tilrettelæggelse af tilknyttede debatværksteder, forberedelse af øvelsen, udarbejdelse af rapport osv.</p>

Foranstaltning	Finansieringsordning
<p>C. Andre foranstaltninger</p> <p>1. <i>Pilotprojekter</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p> <p>Projekter, der skal øge nødhjælpens hurtighed og omfang i krisesituationers indledende stadium i medlemsstaternes forskellige regioner. Projekternes hovedsigte er at forbedre fremgangsmåder, teknik og procedurer, selv i de isolerede og mest afsides liggende regioner. De skal være af en størrelse, der gør dem interessante for alle eller de fleste medlemsstater, og de skal udbredes over hele Unionen og ledsages af den størst mulige opmærksomhed.</p> <p>Der bør gives den størst mulige tilskyndelse til multinationale projekter.</p> <p>2. <i>Støtteforanstaltninger</i> ⁽¹⁾</p> <p>Støtteforanstaltninger til udvikling af særlige aspekter inden for civilbeskyttelse ⁽²⁾.</p> <p>3. <i>Konferencer og andre arrangementer</i> ⁽¹⁾</p> <p>Konferencer og andre arrangementer i forbindelse med civilbeskyttelse, som omfatter flere medlemsstater og henvender sig til for et stort publikum.</p> <p>4. <i>Oplysnings- og andre aktiviteter</i></p> <p>Formidling af oplysninger og publikationer og fremstilling af udstillingsmateriale om Fællesskabets samarbejde inden for civilbeskyttelse. Andre aktiviteter, som skal skabe større bevidsthed om civilbeskyttelsens resultater, f.eks. statistiske og økonomiske analyser. Evaluering af programmet og deltagelse i udstillinger og anden udbredelse af materiale, som lægger særlig vægt på forebyggelse, på betydningen af at bevare naturressourcerne, på anvendelse af sikkerhedsreglerne, på varsling i tilfælde af situationer, der kan indebære risiko, på nødhjælpsplaner og på katastrofesituationer.</p>	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 50 % af hvert pilotprojekts samlede omkostninger, dog højst 200 000 euro for hvert projekt.</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 50 % af hvert foranstaltnings samlede omkostninger, dog højst 30 000 euro for hvert foranstaltning</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på højst 30 % af arrangementets samlede omkostninger, dog højst 50 000 euro for hver foranstaltning</p> <p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på 100 % af omkostningerne.</p>
<p>D. Mobilisering af ekspertise</p> <p>Mobilisering af ekspertise, som kan sættes ind i katastrofesituationer for at supplere de dispositioner, der træffes af medlemsstater eller tredjelande over for naturkatastrofer teknologiske ulykker eller miljøkatastrofer.</p>	<p>Finansielt bidrag fra Fællesskabet på 100 % af udgifterne til eksperternes udsendelse</p>

⁽¹⁾ Kun foranstaltninger som interesserer alle eller et stort antal medlemsstater, er støtteberettigede.

⁽²⁾ De støtteberettigede foranstaltninger skal svare til de prioriteringer, der hvert år fastlægges af styrelsesudvalget.

Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 88/609/EØF om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/03)

(EØS-relevant tekst)

KOM(1999) 611 endelig udg. — 98/0225(COD)

(Forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, den 25. november 1999)

⁽¹⁾ EFT C 300 af 29.9.1998, s. 6.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 130(s),

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189c, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I det femte handlingsprogram på miljøområdet ⁽³⁾ er et af målene »ingen overskridelser overhovedet af de kritiske belastninger og niveauer« for en række forurenende stoffer som svovldioxid (SO₂) og nitrogenoxider (NO_x), medens målet for luftkvalitet er, at »hele befolkningen bør beskyttes effektivt mod anerkendte sundhedsrisici som følge af luftforurening«;
- (2) Rådets direktiv 88/609/EØF ⁽⁴⁾, senest ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, blev ændret ved direktiv 94/66/EF ⁽⁵⁾ og har bidraget til at begrænse og bekæmpe luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg;
- (3) Kommissionen har offentliggjort en meddelelse ⁽⁶⁾ om en fælles strategi til bekæmpelse af forurening i Fællesskabet; en ændring af direktiv 88/609/EØF indgår som et integreret led i denne strategi;

Uændret

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

Uændret

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

Uændret

- (3) Kommissionen har offentliggjort en meddelelse ⁽⁶⁾ om en fælles strategi til bekæmpelse af forurening i Fællesskabet; en ændring af direktiv 88/609/EØF indgår som et integreret led i denne strategi med det langsigtede mål at reducere emissionerne af SO₂ og NO_x så meget at aflejring og koncentrationer kommer til at ligge under de kritiske belastninger og niveauer;

⁽¹⁾ KOM(98) 415 endelig udg.

⁽²⁾ EFT C 101 af 12.4.1999, s. 55.

⁽³⁾ EFT C 138 af 17.5.1993, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 336 af 7.12.1988, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 337 af 24.12.1994, s. 83.

⁽⁶⁾ KOM(97) 88 endelig udg.

⁽⁶⁾ KOM(97) 88 endelig udg.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- (4) målsætningen om at begrænse forsurende emissioner fra store fyringsanlæg kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne enkeltvis, og foranstaltninger, der ikke er samordnede, indebærer ingen garanti for, at de ønskede mål kan nås, og de kan derfor, i betragtning af behovet for at begrænse forsurende emissioner i hele Fællesskabet, i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincipperne i traktatens artikel 5 bedre gennemføres på fællesskabsplan; dette direktiv er begrænset til de minimumsforskrifter, der er nødvendige for nye fyringsanlæg;
- (5) i Rådets direktiv 96/61/EF⁽¹⁾ er der fastsat en integreret metode til forebyggelse og bekæmpelse af forurening, hvori alle aspekter ved et anlægs miljømæssige præstationer vurderes på en integreret måde; fyringsanlæg med en nominel termisk effekt på 50 MW og derover er omfattet af anvendelsesområdet i direktiv 96/61/EF;
- (6) overholdelse af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i direktiv 88/609/EØF som ændret ved nærværende direktiv bør betragtes som en nødvendig, men ikke tilstrækkelig, betingelse for overholdelse af kravene i direktiv 96/61/EF med hensyn til anvendelsen af den bedste tilgængelige teknik; en sådan overholdelse kan omfatte strengere emissionsgrænseværdier, emissionsgrænseværdier for andre stoffer og for andre medier samt andre hensigtsmæssige betingelser;
- (7) industrien har haft erfaringer med anvendelsen af metoder til begrænsning af forurenende emissioner fra store fyringsanlæg over en periode på 15 år;
- (8) elværker udgør en væsentlig del af sektoren for store fyringsanlæg;
- (9) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/92/EF af 19. december 1996 om fælles regler for det indre marked for elektricitet⁽²⁾ skal være gennemført senest 19. februar 1999; dette vil sandsynligvis bevirke, at ny produktionskapacitet fordeles blandt nyankomne i sektoren;
- (10) EF har forpligtet sig til at begrænse CO₂-emissionerne; kombineret kraftvarmeproduktion er en passende lejlighed til en væsentlig forbedring af den samlede effektivitet ved brændselsanvendelsen;

Uændret

- (5) i Rådets direktiv 96/61/EF⁽¹⁾ er der fastsat en integreret metode til forebyggelse og bekæmpelse af forurening, hvori alle aspekter ved et anlægs miljømæssige præstationer vurderes på en integreret måde; fyringsanlæg med en nominel termisk effekt på 50 MW og derover er omfattet af anvendelsesområdet i direktiv 96/61/EF; i henhold til artikel 15, stk. 3, i dette direktiv offentliggør Kommissionen hvert tredje år en oversigt over de vigtigste emissioner og forureningskilder på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne; i henhold til artikel 18 i dette direktiv fastsætter Rådet på forslag af Kommissionen og i overensstemmelse med de i traktaten fastsatte procedurer emissionsgrænseværdier for stoffer, for hvilke der er konstateret behov for en fællesskabsaktion, bl.a. på grundlag af udvekslingen af oplysninger i henhold til artikel 16 i dette direktiv;

Uændret

⁽¹⁾ EFT L 257 af 10.10.1996, s. 26.

⁽²⁾ EFT L 27 af 30.1.1997, s. 20.

⁽¹⁾ EFT L 257 af 10.10.1996, s. 26.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- (11) der er allerede en væsentlig stigning på vej i anvendelsen af naturgas til elproduktion, og denne stigning vil sandsynligvis fortsætte, navnlig på grund af anvendelsen af gasturbiner;
- (12) i Rådets resolution af 24. februar 1997 om en EF-strategi for affaldshåndtering ⁽¹⁾ understreges behovet for at fremme nyttiggørelse af affald og menes der, at der til sikring af et højt miljøbeskyttelsesniveau bør opstilles passende emissionsnormer for anlæg, der forbrænder affald;
- (13) industrien har haft erfaringer med metoder og udstyr til måling af de vigtigste forurenende stoffer, der udledes fra store fyringsanlæg; Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) har påtaget sig at arbejde på at udvikle en ramme, som sikrer sammenlignelige måleresultater inden for EF og garanterer, at sådanne målinger er af høj kvalitet;
- (14) der er behov for bedre viden om emissionen af de vigtigste forurenende stoffer fra store fyringsanlæg; for virkelig at være repræsentative for et anlægs forureningsniveau skal disse oplysninger også være forbundet med viden om anlæggets energiforbrug;
- (15) direktiv 88/609/EØF bør derfor ændres —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 88/609/EØF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 2 ændres således:

- a) I nr. 4 udgår »ved processer, der er specielt beregnet til dette formål«.
- b) I nr. 6 erstattes »med undtagelse af husholdningsaffald og giftigt eller farligt affald« med: »med undtagelse af affald, der er omfattet af Rådets direktiv 89/369/EØF (*), 89/429/EØF (**) og 94/67/EF (***)».

(*) EFT L 163 af 14.6.1989, s. 32.

(**) EFT L 203 af 15.7.1989, s. 50.

(***) EFT L 365 af 31.12.1994, s. 34.»

⁽¹⁾ EFT C 76 af 11.3.1997, s. 1.

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- c) Nr. 7 ændres således:
- i) Følgende led indsættes som næstsidste og sidste led i tredje afsnit:
 - »— tekniske anordninger, der anvendes til fremdrift af køretøjer, skibe eller fly
 - gasturbiner, der anvendes på offshore platforme.«
 - ii) I fjerde afsnit udgår »eller gasturbiner«, »uanset brændselstype«.
- d) Som nr. 11 og 12 indsættes:
- »11. »biomasse«: vegetabiliske stoffer eller dele deraf, som kan anvendes med henblik på genindvinding af energiindholdet. Træaffald og affald af vegetabiliske stoffer betragtes også som biomasse, med mindre det falder ind under anvendelsesområdet for Rådets direktiv 89/369/EØF, 89/429/EØF og 94/67/EF.
 12. »gasturbine«: en roterende maskine, der omdanner termisk energi til mekanisk arbejde, og som hovedsagelig består af en kompressor, en termisk anordning, hvori brændslet oxideres med henblik på at opvarme arbejdsvæsken, og en turbine.«
2. I artikel 3 ophæves stk. 4.
3. I artikel 4 ophæves stk. 2.
4. I artikel 5, nr. 1, indsættes følgende punktum:
- »Denne bestemmelse gælder ikke for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere.«
5. Artikel 7 affattes således:
- »Artikel 7
- I nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere, sørger de kompetente myndigheder for, at der skal anvendes kombineret kraftvarmeproduktion, hvor dette er teknisk og økonomisk gennemførligt. Med dette for øje sikrer medlemsstaterne, at driftslederne undersøger mulighederne for at placere anlæggene på steder med behov for varme.«

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

6. Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Medlemsstaterne sikrer, at det af de i artikel 4, stk. 1, omhandlede tilladelser fremgår, hvilke procedurer der skal anvendes i tilfælde af, at rensningsudstyret ikke fungerer korrekt eller svigter. Hvis udstyret svigter, skal den kompetente myndighed navnlig kræve, at driftslederen indskrænker eller standser driften, såfremt der ikke er opnået normal drift i løbet af 24 timer, eller driver anlægget med brændsel, der ikke forurener meget. Den kompetente myndighed skal under alle omstændigheder underrettes inden for 48 timer. Under ingen omstændigheder må den samlede varighed af drift uden rensning i nogen periode på et år overskride 120 timer, undtagen i tilfælde, hvor der efter den kompetente myndigheds skøn er et altovervejende behov for at opretholde energiforsyningen.«

b) Stk. 2 ophæves.

c) I stk. 3 erstattes »i en kort periode« med ordene »i en periode, der ikke overskrider ti dage,«.

d) I stk. 4 erstattes »denne artikel« med »stk. 3«.

7. I artikel 9, stk. 3, affattes første afsnit således:

»Som alternativ til stk. 2 kan følgende grænseværdier anvendes for svovldioxid som et gennemsnit for alle raffinaderiets nye anlæg uanset den anvendte brændselsblanding:

a) for anlæg for hvilke der er meddelt tilladelse inden den 1. januar 2000: 1 000 mg/Nm³,b) for anlæg for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere: 450 mg/Nm³.«

8. I artikel 13 ophæves stk. 2 og 3.

9. I artikel 15 indsættes som stk. 4:

»4. For nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere, anses emissionsgrænseværdierne for overholdt, såfremt

— ingen af de validerede daglige gennemsnitsværdier overskrider de relevante tal, der er fastsat i bilag III til VII

OPRINDELIGT FORSLAG

ÆNDRET FORSLAG

- ingen af de validerede timegennemsnitsværdier overskrider de relevante tal, der er fastsat i bilag III til VII med mere end 200 %.

Definitionerne på »validerede gennemsnitsværdier« fastsættes i bilag IX, punkt A, nr. 6.«

10. I artikel 16 ophæves stk. 3.

11. Bilag III til IX ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2000. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 1999. De underretter straks Kommissionen herom.

Uændret

BILAG

1. I bilag III indsættes følgende:

»Emissionsgrænseværdier for SO₂ udtrykt i mg/Nm³ (O₂-indhold 6 %), der skal anvendes for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

Brændselstype	50 til 100 MWth	100 til 300 MWth	> 300 MWth
Biomasse	200	200	200
Fast brændsel generelt	850	850 til 200 (lineært fald)	200«

2. I bilag IV indsættes følgende:

»Emissionsgrænseværdier for SO₂ udtrykt i mg/Nm³ (O₂-indhold 3 %), der skal anvendes for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

50 til 100 MWth	100 til 300 MWth	> 300 MWth
850	850 til 200 (lineært fald)	200«

3. I bilag V indsættes følgende:

»Emissionsgrænseværdier for SO₂ udtrykt i mg/Nm³ (O₂-indhold 3 %), der skal anvendes for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

Gasformigt brændsel generelt	35
Flydende gas	5
Koksværksgas med lav brændværdi	400
Højovngas med lav brændværdi	200«

4. I bilag VI indsættes følgende:

»Fast brændsel

Emissionsgrænseværdier for NO_x udtrykt i mg/Nm³ (O₂-indhold 6 %), der skal anvendes for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

Brændselstype	50 til 100 MWth	100 til 300 MWth	> 300 MWth
Biomasse	350	300	300
Fast brændsel generelt	400	300	200

Flydende brændsel

Emissionsgrænseværdier for NO_x udtrykt i mg/Nm³ (O₂-indhold 3 %), der skal anvendes for nye anlæg (med undtagelse af gasturbiner), for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

50 til 100 MWth	100 til 300 MWth	> 300 MWth
400	300	200

Gasformigt brændsel

Emissionsgrænseværdier for NO_x udtrykt i mg/Nm^3 (O_2 -indhold 3 %), der skal anvendes for nye anlæg (med undtagelse af gasturbiner), for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

	50 til 300 MWth	> 300 MWth
Naturgas (note 1)	150	100
Andre gasser	200	200

Gasturbiner

Emissionsgrænseværdier for NO_x udtrykt i mg/Nm^3 (O_2 -indhold 15 %), der skal anvendes for en enkelt gasturbineenhed, for hvilken der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere følgende grænseværdier gælder kun ved en belastning på over 70 %

	> 50 MWth (termisk effekt ved ISO-vilkår)
Naturgas (note 1)	50 (note 2)
Flydende brændsel (note 3)	120

note 1: Ved naturgas forstås naturligt forekommende methan med højst 20 % (volumenprocent) af inerte og andre bestanddele.

note 2: 75 mg/Nm^3 i følgende tilfælde:

- gasturbiner, der anvendes i et kombineret kraftvarmesystem
- gasturbiner, som driver kompressorer til det offentlige gasforsyningsnet.

For gasturbiner, der ikke falder ind under nogen af ovennævnte kategorier, men som har en effektivitet på over 35 % — bestemt ved ISO-basisbelastningsvilkår — skal emissionsgrænseværdien være på $50 \cdot \eta / 35$, hvor η er gasturbineeffektiviteten udtrykt som procentsats (og bestemt ved ISO-basisbelastningsvilkår).

note 3: Denne emissionsgrænseværdi gælder kun for gasturbiner, som fyres med lette og halvsvære destillater.«

5. I bilag VII indsættes følgende:

»Fast brændsel

Emissionsgrænseværdier for støv udtrykt i mg/Nm^3 (O_2 -indhold 6 %), der skal anvendes for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

50 til 100 MWth	> 100 MWth
50	30

Flydende brændsel

Emissionsgrænseværdier for støv udtrykt i mg/Nm^3 (O_2 -indhold 3 %), der skal anvendes for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

50 til 100 MWth	> 300 MWth
50	30

Gasformigt brændsel

Emissionsgrænseværdier for støv udtrykt i mg/Nm³ (O₂-indhold 3 %), der skal anvendes for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

Som hovedregel	5
For højovngas	10
For industrigas fra jern- og stålindustrien, som kan anvendes andre steder	30«

6. I bilag VIII indsættes følgende:

»for nye anlæg, for hvilke der er meddelt tilladelse den 1. januar 2000 eller senere

50 til 100 MWth	100 til 300 MWth	> 300 MWth
90 %	92 %	95 %

Note: anlæg, som præsterer 300 mg SO₂/Nm³ er undtaget fra anvendelsen af den relevante procentsats for afsvoivning.«

7. Bilag IX ændres således:

a) afsnit A ændres således:

i) I overskriften erstattes »fra nye anlæg« med »fra fyringsanlæg«.

ii) Punkt 1 affattes således:

»1. Indtil den 1. januar 2000 måles koncentrationen af SO₂, støv og NO_x kontinuerligt på nye anlæg med en nominal termisk effekt på over 300 MW. Overvågning af SO₂ og støv kan dog indskrænkes til stikprøvemålinger eller andre egnede fremgangsmåder til bestemmelse heraf, såfremt disse målinger eller fremgangsmåder, som skal efterprøves og anerkendes af de kompetente myndigheder, kan anvendes til at bestemme koncentrationen heraf.

De kompetente myndigheder kan i anlæg, der ikke er omfattet af første afsnit, kræve kontinuerlig måling af de tre forurenende stoffer, hvor dette findes nødvendigt. Såfremt der ikke kræves kontinuerlige målinger, skal der med jævne mellemrum anvendes stikprøvemålinger eller egnede fremgangsmåder til bestemmelse af emissioner, som er godkendt af de kompetente myndigheder, for at vurdere, hvor store mængder af førnævnte stoffer der findes i emissionen.

Fra den 1. januar 2000 kræver de kompetente myndigheder kontinuerlig måling af koncentrationerne af SO₂, NO_x og støv fra alle fyringsanlæg, der falder ind under en af følgende kategorier:

- nye fyringsanlæg med en nominal termisk effekt på 100 MW eller derover
- andre fyringsanlæg med en nominal termisk effekt på 300 MW eller derover.

Som undtagelse fra ovenstående afsnit kræves der ikke kontinuerlig måling i følgende tilfælde:

- for fyringsanlæg med en levetid på mindre end 10 000 driftstimer
- for SO₂ og støv fra gasturbiner, der fyres med lette og halvsvære destillater.

Hvor der ikke kræves kontinuerlig måling, skal der kræves stikprøvemålinger mindst hver sjette måned. Som en alternativ mulighed kan der anvendes egnede bestemmelsesmetoder, som skal verificeres og godkendes af de kompetente myndigheder, til at vurdere, hvor store mængder af førnævnte forurenende stoffer der findes i emissionen. Under disse metoder skal der anvendes relevante CEN-standarder så snart sådanne foreligger.«

iii) Punkt 4 affattes således:

- »4. De kontinuerlige målinger, der gennemføres i overensstemmelse med punkt 1, skal omfatte de relevante driftsparametre som iltindhold, temperatur og tryk. Kontinuerlig måling af vanddampindholdet i røggassen er ikke nødvendig, forudsat at gasprøven tørres, inden emissionerne analyseres.

Repræsentative målinger, dvs. udtagning og analyse af prøver, af relevante forurenende stoffer og driftsparametre samt referencemålemetoder til kalibrering af automatiske målesystemer, skal gennemføres i overensstemmelse med CEN-standarder. Så længe der ikke er udarbejdet CEN-standarder, anvendes der nationale standarder.

Kontinuerlige målesystemer skal underkastes kontrol ved hjælp af parallelle målinger med referencemetoder mindst en gang om året.»

iv) Som punkt 5 og 6 indsættes:

- »5. Værdien af de 95 %-konfidensintervaller, der er bestemt for emissionsgrænseværdierne, må ikke overstige følgende procentdele af emissionsgrænseværdien:

Svovldioxid	20 %
Nitrogenoxider	20 %
Støv	30 %

6. De validerede gennemsnitsværdier pr. time og pr. dag bestemmes inden for den effektive driftstid (opstart- og nedlukningsperioder må ikke medregnes), fra de gyldigt målte timegennemsnitsværdier efter fratrækning af værdien af det ovenfor specificerede konfidensinterval.

Dage, hvor mere end tre timegennemsnitsværdier er ugyldige, fordi det kontinuerlige målesystem ikke fungerer korrekt eller er under vedligeholdelse, valideres ikke. Såfremt mere end ti dage over et år ikke valideres på grund af sådanne forhold, kræver den kompetente myndighed, at driftslederen træffer passende foranstaltninger til at gøre det kontinuerlige målesystem mere pålideligt.»

b) Afsnit B ændres således:

- i) I overskriften erstattes »nye anlæg« med »fyringsanlæg«.
- ii) Ordene »Indtil 2003 skal« indsættes i begyndelsen af første afsnit.
- iii) Følgende afsnit indsættes:

»Medlemsstaterne udarbejder fra og med 2003 hvert år en opgørelse over SO₂- og NO_x-emissioner fra alle fyringsanlæg med en nominel termisk effekt på 50 MW eller derover. Den kompetente myndighed indhenter for hvert anlæg, der drives under en driftsleders kontrol på en given lokalitet, følgende data:

- de samlede årlige emissioner af SO₂, NO_x og støv (som total svævestøv)
- den samlede årlige energieffekt, i relation til netto brændværdi, fordelt på de fem brændselstyper: biomasse, andet fast brændsel, flydende brændsel, naturgas, anden gas.

Et resumé af resultaterne fra denne opgørelse meddeles til Kommissionen hvert tredje år inden tolv måneder efter udløbet af den pågældende treårige periode. De årlige data, anlæg for anlæg, stilles på opfordring til rådighed for Kommissionen.»

c) Afsnit C ændres således:

- i) I punkt 1 indsættes »og indtil 2003« efter »hvert år«.
- ii) I punkt 2 udgår andet afsnit.
-

Forslag til Rådets afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af FN's Økonomiske Kommission for Europas regulativ nr. 13-H vedrørende typegodkendelse af personbiler for så vidt angår deres bremses

(2000/C 212 E/04)

(EØS-relevant tekst)

KOM(1999) 660 endelig udg. — 1999/0263(AVC)

(Forelagt af Kommissionen den 10. december 1999)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets afgørelse 97/836/EF⁽¹⁾ af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (»Overenskomst af 1958 som revideret«), særlig artikel 3, stk. 3, og artikel 3, stk. 4, andet led,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til samstemmende udtalelse fra Europa-Parlamentet,

ud fra følgende betragtning(er):

(1) De ensartede forskrifter i regulativ nr. 13-H fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa vedrørende typegodkendelse af personbiler for så vidt angår deres

bremses tilsigter at fjerne de tekniske hindringer for samhandelen med motorkøretøjer mellem de kontraherende parter, for så vidt angår bremses, og at opnå en høj grad af sikkerhed og miljøbeskyttelse;

(2) Der er givet meddelelse til de kontraherende parter om regulativ nr. 13-H, og det er trådt i kraft som bilag til overenskomsten af 1958, som revideret, hos de kontraherende parter, der ikke rettidigt har givet underretning om, at de ikke kan tilslutte sig det.

(3) Regulativet skal integreres i systemet for typegodkendelse af køretøjer og således supplere gældende fællesskabslovgivning —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Eneste Artikel

Det Europæiske Fællesskab tiltræder regulativ nr. 13-H fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa vedrørende typegodkendelse af personbiler for så vidt angår deres bremses⁽²⁾.

⁽¹⁾ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

⁽²⁾ Jf. dokument E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505-Rév.2/Add.12H.

REGULATION No 13-H

of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE)

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF PASSENGER CARS WITH REGARD TO BRAKING

E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.12H

1. SCOPE

1.1. This Regulation applies to the braking of vehicles of category M1, as defined in annex 7 to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

1.2. This Regulation does not cover:

1.2.1. vehicles with a design speed not exceeding 25 km/h;

1.2.2. vehicles fitted for invalid drivers.

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation,

2.1. **'Approval of a vehicle'** means the approval of a vehicle type with regard to braking.

2.2. **'Vehicle type'** means a category of vehicles which do not differ in such essential respects as:

2.2.1. the maximum mass, as defined in paragraph 2.11 below;

2.2.2. the distribution of mass among the axles;

2.2.3. the maximum design speed;

2.2.4. a different type of braking equipment, with more particular reference to the presence or otherwise of equipment for braking a trailer or any presence of electric braking system;

2.2.5. the engine type;

2.2.6. the number and ratios of gears;

2.2.7. the final drive ratios;

2.2.8. the tyre dimensions.

2.3. **'Braking equipment'** means the combination of parts whose function is progressively to reduce the speed of a moving vehicle or bring it to a halt, or to keep it stationary if it is already halted; these functions are specified in paragraph 5.1.2 below. The equipment consists of the control, the transmission, and the brake proper.

2.4. **'Control'** means the part actuated directly by the driver to furnish to the transmission the energy required for braking or controlling it. This energy may be the muscular energy of the driver, or energy from another source controlled by the driver, or a combination of these various kinds of energy.

2.5. **'Transmission'** means the combination of components comprised between the control and the brake and linking them functionally. The transmission may be mechanical, hydraulic, pneumatic, electric or mixed. Where the braking power is derived from or assisted by a source of energy independent of the driver but controlled by him, the reserve of energy in the system is likewise part of the transmission;

The transmission is divided into two independent functions: the control transmission and the energy transmission. Whenever the term 'transmission' is used alone in this Regulation, it means both the 'control transmission' and the 'energy transmission':

2.5.1. **'Control transmission'** means the combination of the components of the transmission which control the operation of the brakes, including the control function and the necessary reserve(s) of energy;

2.5.2. **'Energy transmission'** means the combination of the components which supply to the brakes the necessary energy for their function, including the reserve(s) of energy necessary for the operation of the brakes.

2.6. **'Brake'** means the part in which the forces opposing the movement of the vehicle develop. It may be a friction brake (when the forces are generated by friction between two parts of the vehicle moving relatively to one another); an electrical brake (when the forces are generated by electro-magnetic action between two parts of the vehicle moving relatively to but not in contact with one another); a fluid brake (when the forces are generated by the action of a fluid situated between two parts of the vehicle moving relatively to one another); or an engine brake (when the forces are derived from an artificial increase in the braking action, transmitted to the wheels, of the engine).

2.7. **'Different type of braking equipment'** means equipment which differ in such essential respects as:

2.7.1. components having different characteristics;

2.7.2. a component made of materials having different characteristics, or a component differing in shape or size;

2.7.3. a different assembly of the components.

2.8. **'Component of the braking equipment'** means one of the individual parts which, when assembled, constitute the braking equipment;

⁽¹⁾ Document TRANS/WP.29/78/Rev.1.

⁽²⁾ This Regulation offers an alternative set of requirements for category M1 vehicles to those contained in Regulation No 13. Contracting Parties that are signatories to both Regulation No 13 and this Regulation recognize approvals to either Regulation as equally valid.

- 2.9. **'Progressive and graduated braking'** means braking during which, within the normal operating range of the device, and during actuation of the brakes (see paragraph 2.16 below):
- 2.9.1. the driver can at any moment increase or decrease the braking force by acting on the control;
- 2.9.2. the braking force varies proportionally as the action on the control (monotonic function);
- 2.9.3. the braking force can be easily regulated with sufficient precision.
- 2.10. **'Laden vehicle'** means, except where otherwise stated, a vehicle so laden as to attain its 'maximum mass'.
- 2.11. **'Maximum mass'** means the maximum mass stated by the vehicle manufacturer to be technically permissible (this mass may be higher than the 'permissible maximum mass' laid down by the national administration).
- 2.12. **'The distribution of mass among the axles'** means the distribution of the effect of the gravity on the mass of the vehicle and/or its contents among the axles.
- 2.13. **'Wheel/axle load'** means the vertical static reaction (force) of the road surface in the contact area on the wheel/wheels of the axle.
- 2.14. **'Maximum stationary wheel/axle load'** means the stationary wheel/axle load achieved under the condition of the laden vehicle.
- 2.15. **'Hydraulic braking equipment with stored energy'** means a braking equipment where energy is supplied by a hydraulic fluid under pressure, stored in one or more accumulator(s) fed from one or more pressure pump(s), each fitted with a means of limiting the pressure to a maximum value. This value shall be specified by the manufacturer.
- 2.16. **'Actuation'** means both application and release of the control.
- 2.17. **'Electric vehicle'** means a vehicle in which the traction is effected only by (an) electric motor(s) acting at least on one axle;
- 2.17.1. **'Electric regenerative braking system'** means a braking system which allows the use of the vehicle's drive motor(s) to convert the vehicle's kinetic energy into electrical energy during deceleration;
- 2.17.2. **'Electric regenerative braking control'** means a device which modulates the action of the electric regenerative braking system;
- 2.17.3. **'Electric regenerative braking system of category A'** means an electric regenerative braking system which is not part of the service braking system;
- 2.17.4. **'Electric regenerative braking system of category B'** means an electric regenerative braking system which is part of the service braking system;
- 2.17.5. **'Electric state of charge'** means the instantaneous ratio of electric quantity of energy stored in the traction battery relative to the maximum quantity of electric energy which could be stored in this battery;
- 2.17.6. **'Traction battery'** means an assembly of accumulators constituting the storage of energy used for powering the traction motor(s) of the vehicle.
- 2.18. **'Nominal value'** definitions for braking reference performance are required to put a value on the transfer function of the braking system, relating output to input for vehicles individually;
- 2.18.1. **'Nominal value'** is defined as the characteristic which can be demonstrated at Type Approval and which relates the braking rate of the vehicle on its own to the level of the braking input variable.
3. APPLICATION FOR APPROVAL
- 3.1. The application for approval of a vehicle type with regard to braking shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
- 3.2. It shall be accompanied by the undermentioned documents in triplicate and by the following particulars:
- 3.2.1. a description of the vehicle type with regard to the items specified in paragraph 2.2 above. The numbers and/or symbols identifying the vehicle type and the engine type shall be specified;
- 3.2.2. a list of the components, duly identified, constituting the braking equipment;
- 3.2.3. a diagram of assembled braking equipment and an indication of the position of its components on the vehicle;
- 3.2.4. detailed drawings of each component to enable it to be easily located and identified.

- 3.3. A vehicle, representative of the vehicle type to be approved, shall be submitted to the Technical Service conducting the approval tests.
4. APPROVAL
- 4.1. If the vehicle type submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraphs 5 and 6 below, approval of that vehicle type shall be granted.
- 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved, its first two digits shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the approval. The same Contracting Party shall not assign the same number to the same vehicle type equipped with another type of braking equipment, or to another vehicle type.
- 4.3. Notice of approval or of refusal of approval of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation and of a summary of the information contained in the documents referred to in paragraphs 3.2.1 to 3.2.4 above, the drawings supplied by the applicant for approval being in a format not exceeding A4 (210 × 297 mm), or folded to that format, and on an appropriate scale.
- 4.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation, an international approval mark consisting of:
- 4.4.1. a circle surrounding the letter 'E' followed by the distinguishing number of the country which has granted approval⁽¹⁾, and of
- 4.4.2. the number of this Regulation, followed by the letter 'R', a dash and the approval number to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1 above.
- 4.5. If the vehicle conforms to a vehicle type approved under one or more other Regulations, annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 4.4.1 above, need not be repeated; in such a case, the Regulation and approval numbers and the additional symbols of all the regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 4.4.1 above.
- 4.6. The approval mark shall be clearly legible and be indelible.
- 4.7. The approval mark shall be placed close to or on the vehicle data plate.
- 4.8. Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of approval marks.
5. SPECIFICATIONS
- 5.1. General
- 5.1.1. Braking equipment
- 5.1.1.1. The braking equipment shall be so designed, constructed and fitted as to enable the vehicle in normal use, despite the vibration to which it may be subjected, to comply with the provisions of this Regulation.
- 5.1.1.2. In particular, the braking equipment shall be so designed, constructed and fitted as to be able to resist the corroding and ageing phenomena to which it is exposed.
- 5.1.1.3. Brake linings shall not contain asbestos.
- 5.1.1.4. The effectiveness of the braking equipment shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. (This shall be demonstrated by compliance with Regulation No 10, 02 series of amendments).
- 5.1.1.5. It shall be possible to generate maximum braking forces under static conditions on a rolling road or roller brake tester.
- 5.1.1.6. A failure detection signal may interrupt momentarily (< 10 ms) the demand signal in the control transmission, provided that the braking performance is thereby not reduced.
- 5.1.2. Functions of the braking equipment
- The braking equipment defined in paragraph 2.3 must fulfil the following functions:
- 5.1.2.1. Service braking system
- The service braking system must make it possible to control the movement of the vehicle and to halt it safely, speedily and effectively, whatever its speed and load, on any up or down gradient. It must be possible to graduate this braking action. The driver must be able to achieve this braking action from his driving seat without removing his hands from the steering control.

(¹) 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 (vacant), 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant), 31 for Bosnia and Herzegovina, 32-36 (vacant), 37 for Turkey, 38-39 (vacant) and 40 for the Former Yugoslav Republic of Macedonia. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement concerning the Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

5.1.2.2. Secondary braking system

The secondary braking system must make it possible by application of the service brake control to halt the vehicle within a reasonable distance in the event of failure of the service braking system. It must be possible to graduate this braking action. The driver must be able to obtain this braking action from his driving seat without removing his hands from the steering control. For the purposes of these provisions it is assumed that not more than one failure of the service braking system can occur at one time.

5.1.2.3. Parking braking system

The parking braking system must make it possible to hold the vehicle stationary on an up or down gradient even in the absence of the driver, the working parts being then held in the locked position by a purely mechanical device. The driver must be able to achieve this braking action from his driving seat.

5.2. Characteristics of braking systems

5.2.1. The set of braking systems with which a vehicle is equipped must satisfy the requirements laid down for service, secondary and parking braking systems.

5.2.2. The systems providing service, secondary and parking braking may have common components so long as they fulfil the following conditions:

5.2.2.1. there must be at least two controls, independent of each other and readily accessible to the driver from his normal driving position. Every brake control shall be designed such that it returns to the fully off position when released. This requirement shall not apply to a parking brake control when it is mechanically locked in an applied position;

5.2.2.2. the control of the service braking system must be independent of the control of the parking braking system;

5.2.2.3. the effectiveness of the linkage between the control of the service braking system and the different components of the transmission systems must not be liable to diminish after a certain period of use;

5.2.2.4. the parking braking system must be so designed that it can be actuated when the vehicle is in motion;

5.2.2.5. in the event of breakage of any component other than the brakes (as defined in paragraph 2.6 above) and the components referred to in paragraph 5.2.2.8 below, or of any other failure of the service braking system (malfunction, partial or total exhaustion of an energy reserve), that part of the service braking system which is not affected by the failure, must be able to bring the vehicle to a halt in the conditions prescribed for secondary braking;

5.2.2.6. if service braking is ensured by the action of the driver's muscular energy assisted by one or more energy reserves, secondary braking must, in the event of failure of that assistance, be capable of being ensured by the driver's muscular energy assisted by the energy reserves, if any, which are unaffected by the failure, the force applied to the service brake control not exceeding the prescribed maximum;

5.2.2.7. if the service braking force and transmission depend exclusively on the use, controlled by the driver, of an energy reserve, there must be at least two completely independent energy reserves, each provided with its own transmission, likewise independent; each of them may act on the brakes of only two or more wheels so selected as to be capable of ensuring by themselves the prescribed degree of secondary braking without endangering the stability of the vehicle during braking; in addition, each of the aforesaid energy reserves must be equipped with a warning device as defined in paragraph 5.2.14 below;

5.2.2.8. certain parts, such as the pedal and its bearing, the master cylinder and its piston or pistons, the control valve, the linkage between the pedal and the master cylinder or the control valve, the brake cylinders and their pistons, and the lever-and-cam assemblies of brakes, shall not be regarded as liable to breakage if they are amply dimensioned, are readily accessible for maintenance, and exhibit safety features at least equal to those prescribed for other essential components (such as the steering linkage) of the vehicle. Any such part as aforesaid whose failure would make it impossible to brake the vehicle with a degree of effectiveness at least equal to that prescribed for secondary braking must be made of metal or of a material with equivalent characteristics and must not undergo notable distortion in normal operation of the braking systems.

5.2.3. The failure of a part of a hydraulic transmission system shall be signalled to the driver by a device comprising a red tell-tale signal lighting up before or upon application of a differential pressure of not more than 15.5 bar between the active and failed brake equipment, measured at the master cylinder outlet and remaining lit as long as the failure persists and the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position. However, a device comprising a red tell-tale signal lighting up when the fluid in the reservoir is below a certain level specified by the manufacturer is permitted. The tell-tale signal must be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signal must be easily verifiable by the driver from the driver's seat. The failure of a component of the device must not entail total loss of the braking equipment's effectiveness. Application of the parking brake must also be indicated to the driver. The same tell-tale signal may be used.

5.2.4. Where use is made of energy other than the muscular energy of the driver, there need not be more than one source of such energy (hydraulic pump, air compressor, etc.), but the means by which the device constituting that source is driven must be as safe as practicable.

- 5.2.4.1. In the event of failure in any part of the transmission of a braking system, the feed to the part not affected by the failure must continue to be ensured if required for the purpose of halting the vehicle with the degree of effectiveness prescribed for secondary braking. This condition must be met by means of devices which can easily be actuated when the vehicle is stationary, or by automatic means.
- 5.2.4.2. Furthermore, storage devices located down-circuit of this device must be such that in the case of a failure in the energy supply after four full-stroke actuations of the service brake control, under the conditions prescribed in paragraph 1.2 of annex 4 to this Regulation, it is still possible to halt the vehicle at the fifth application, with the degree of effectiveness prescribed for secondary braking.
- 5.2.4.3. However, for hydraulic braking systems with stored energy, these provisions can be considered to be met provided that the requirements of paragraph 1.3 of annex 4 to this Regulation, are satisfied.
- 5.2.5. The requirements of paragraphs 5.2.2, 5.2.3 and 5.2.4 above must be met without the use of any automatic device of a kind such that its ineffectiveness might pass unnoticed through the fact that parts normally in a position of rest come into action only in the event of failure in the braking system.
- 5.2.6. The service braking system shall act on all the wheels of the vehicle.
- 5.2.7. The action of the service braking system shall be appropriately distributed among the axles.
- 5.2.8. The action of the service braking system shall be distributed between the wheels of one and the same axle symmetrically in relation to the longitudinal median plane of the vehicle. Compensation and functions, such as anti-lock, which may cause deviations from this symmetrical distribution, and functions, such as traction control, which may cause application of the brakes not directly controlled by the driver, shall be declared ⁽¹⁾.
- 5.2.8.1. Compensation by the electric control transmission for deterioration or defect within the braking system shall be indicated to the driver by means of the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 below. This requirement shall apply for all conditions of loading when compensation exceeds the following limits:
- 5.2.8.1.1. a difference in transverse braking pressures on any axle:
- (a) of 25 per cent of the higher value for vehicle decelerations $\geq 2 \text{ m/sec}^2$,
 - (b) a value corresponding to 25 per cent at 2 m/sec^2 for decelerations below this rate.
- 5.2.8.1.2. an individual compensating value on any axle:
- (a) > 50 per cent of the nominal value for vehicle decelerations $\geq 2 \text{ m/sec}^2$,
 - (b) a value corresponding to 50 per cent of the nominal value at 2 m/sec^2 for decelerations below this rate.
- 5.2.8.2. Compensation as defined above, is permitted only when the initial brake application is made at vehicle speeds greater than 10 km/h.
- 5.2.9. Malfunctions of the electric control transmission shall not apply the brakes contrary to the driver's intentions.
- 5.2.10. The service braking equipment and the parking braking equipment must act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength. No braking surface shall be capable of being disconnected from the wheels; however, in the case of the service braking system and the secondary braking system, such disconnection of the braking surfaces shall be permitted provided that it is only momentary, for instance, during a change of gear, and that both the service braking and the secondary braking continue to operate with the prescribed degree of effectiveness. In addition, disconnections as aforesaid shall be permitted in the case of the parking braking system on condition that it is controlled exclusively by the driver from his driving seat by a system incapable of being brought into action by a leak.
- 5.2.11. Wear of the brakes must be capable of being easily taken up by means of a system of manual or automatic adjustment. In addition, the control and the components of the transmission and of the brakes must possess a reserve of travel and, if necessary, suitable means of compensation such that, when the brakes become heated, or the brake linings have reached a certain degree of wear, effective braking is ensured without immediate adjustment being necessary.
- 5.2.11.1. Wear adjustment shall be automatic for the service brakes. Automatic wear adjustment devices shall be such that after heating followed by cooling of the brakes, effective braking is still ensured. In particular the vehicle shall remain capable of normal running after the tests conducted in accordance with annex 3, paragraph 1.5 (Type-I test).
- 5.2.11.2. It shall be possible to easily check this wear on service brake linings from the outside or underside of the vehicle utilizing only the tools or equipment normally supplied with the vehicle, for instance, by the provision of appropriate inspection holes or by some other means. Alternatively, acoustic or optical devices warning the driver at his driving position when lining replacement is necessary are acceptable. The removal of front and/or rear wheels is permitted for this purpose. The yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 below may be used as the optical warning signal.

⁽¹⁾ Adequate performance specifications and the associated test procedures shall be presented by the manufacturer and shall be subject to discussion and agreement by the Technical Service (unless already covered by the present Regulation). For this purpose, the manufacturer shall provide documentation which covers: system layout, description of functions and safety concept.

- 5.2.12. In hydraulic-transmission braking systems, the filling ports of the fluid reservoirs must be readily accessible; in addition, the receptacles containing the reserve fluid must be so designed and constructed that the level of the reserve fluid can be easily checked without the receptacles having to be opened, and the minimum total reservoir capacity is equivalent to the fluid displacement resulting when all the wheel cylinders or calliper pistons serviced by the reservoirs move from a new lining, fully retracted position to a fully worn, fully applied position. If these latter conditions are not fulfilled, the red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall draw the driver's attention to any fall in the level of reserve fluid liable to cause a failure of the braking system.
- 5.2.13. The type of fluid to be used in hydraulic transmission braking systems shall be identified by the symbol in accordance with figure 1 or 2 of ISO Standard 9128 — 1987 and the symbol DOT3/DOT4/DOT5, as appropriate. The symbols must be affixed in a visible position in indelible form within 100 mm of the filling ports of the fluid reservoirs; additional information may be provided by the manufacturer.
- 5.2.14. Warning device
- 5.2.14.1. Any vehicle fitted with a service brake actuated from an energy reservoir must, where the prescribed secondary braking performance cannot be obtained by means of this brake without the use of the stored energy, be provided with a warning device, giving an optical or acoustic signal when the stored energy, in any part of the system, falls to a value at which without re-charging of the reservoir and irrespective of the load conditions of the vehicle, it is possible to apply the service brake control a fifth time after four full-stroke actuations and obtain the prescribed secondary braking performance (without faults in the service brake transmission device and with the brakes adjusted as closely as possible). This warning device must be directly and permanently connected to the circuit. When the engine is running under normal operating conditions and there are no faults in the braking system, as is the case in type approval tests, the warning device must give no signal except during the time required for charging the energy reservoir(s) after start-up of the engine. The red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall be used as the optical warning signal.
- 5.2.14.2. However, in the case of vehicles which are only considered to comply with the requirements of paragraph 5.2.4.1 of this Regulation by virtue of meeting the requirements of paragraph 1.3 of annex 4 to this Regulation, the warning device shall consist of an acoustic signal in addition to an optical signal. These devices need not operate simultaneously, provided that each of them meets the above requirements and the acoustic signal is not actuated before the optical signal. The red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall be used as the optical warning signal.
- 5.2.14.3. This acoustic device may be rendered inoperative while the parking brake is applied and/or, at the choice of the manufacturer, in the case of automatic transmission the selector is in the 'Park' position.
- 5.2.15. Without prejudice to the requirements of paragraph 5.1.2.3 above, where an auxiliary source of energy is essential to the functioning of a braking system, the reserve of energy must be such as to ensure that, if the engine stops or in the event of a failure of the means by which the energy source is driven, the braking performance remains adequate to bring the vehicle to a halt in the prescribed conditions. In addition, if the muscular effort applied by the driver to the parking braking system is reinforced by a servo device, the actuation of parking braking must be ensured in the event of a failure of the servo device, if necessary by using a reserve of energy independent of that normally supplying the servo device. This reserve of energy may be that intended for the service braking system.
- 5.2.16. The pneumatic/hydraulic auxiliary equipment must be supplied with energy in such a way that during its operation the prescribed deceleration values can be reached and that even in the event of damage to the source of energy the operation of the auxiliary equipment cannot cause the reserves of energy feeding the braking systems to fall below the level indicated in paragraph 5.2.14 above.
- 5.2.17. In the case of a motor vehicle equipped to tow a trailer with electric service brakes, the following requirements shall be met:
- 5.2.17.1. the power supply (generator and battery) of the motor vehicle shall have a sufficient capacity to provide the current for an electric braking system. With the engine running at the idling speed recommended by the manufacturer and all electrical devices supplied by the manufacturer as standard equipment of the vehicle switched on, the voltage in the electrical lines shall at maximum current consumption of the electrical braking system (15 A) not fall below the value of 9.6 V measured at the connection. The electrical lines shall not be capable of short circuiting even when overloaded;
- 5.2.17.2. in the event of a failure in the motor vehicle's service braking system, where that system consists of at least two independent units, the unit or units not affected by the failure shall be capable of partially or fully actuating the brakes of the trailer;
- 5.2.17.3. the use of the stop-lamp switch and circuit for actuating the electrical braking system is permissible only if the actuating line is connected in parallel with the stop-lamp and the existing stop-lamp switch and circuit are capable of taking the extra load.
- 5.2.18. Additional requirements for electric vehicles:
- 5.2.18.1. Electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category A;
- 5.2.18.1.1. the electric regenerative braking shall only be activated by the accelerator control and/or the gear neutral position.
- 5.2.18.2. Electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category B;
- 5.2.18.2.1. it must not be possible to disconnect partially or totally one part of the service braking system other than by an automatic device;
- 5.2.18.2.2. the service braking system must have only one control device;
- 5.2.18.2.3. the service braking system must not be adversely affected by the disengagement of the motor(s) or by the gear ratio used;
- 5.2.18.2.4. if the operation of the electric component of braking is ensured by a relation established between information coming from the control of the service brake and the braking force to the wheels which of it results, a failure of this relation leading to the non-respect of the prescriptions of distribution of braking among the axles (annex 5 or 6, which is applicable) must be warned to the driver by an optical warning signal at the latest when the control is actuated and having to remain lit as long as this defect exists and that the switch of 'contact' is in the position 'go'.

- 5.2.18.3. For electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of both categories, all the relevant prescriptions shall apply except paragraph 5.2.18.1.1 above. In this case, the electric regenerative braking may be actuated by the accelerator control and/or the gear neutral position. Additionally, the action on the service braking control must not reduce the above braking effect generated by the release of the accelerator control;
- 5.2.18.4. The operation of the electric braking must not be adversely affected by magnetic or electric fields;
- 5.2.18.5. For vehicles equipped with an anti-lock device, the anti-lock device must control the electric braking system.
- 5.2.19. Special additional requirements for the electric transmission of the parking braking system:
- 5.2.19.1. In the case of a failure within the electric transmission, any unintended actuation of the parking braking system shall be prevented;
- 5.2.19.2. In the case of a break in the wiring within the electric control transmission, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat and achieve the parking braking performance specified in paragraph 2.3.1 of annex 3 to this Regulation. It shall also be possible to release the parking braking system, if necessary by the use of an auxiliary release device carried/fitted on the vehicle. The engine/manual transmission or the automatic transmission (park position) may be used to achieve the above performance;
- 5.2.19.2.1. A break in the supply of electricity and/or in the wiring within the electric transmission of the parking braking system shall be signalled to the driver by the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 below.
- 5.2.19.3. Auxiliary equipment may draw its energy from the energy reserve of the electric transmission of the parking braking system, provided that the actuation of the parking braking system will not be affected. In addition, where the energy reserve is also used by the service braking system, the requirements of paragraph 5.2.20.6 below shall apply;
- 5.2.19.4. After the ignition/start switch which controls the electrical energy for the braking equipment has been switched off and/or the key removed, it shall remain possible to apply the parking braking system, whereas releasing shall be prevented.
- 5.2.20. Special additional requirements for service braking systems with electric control transmission:
- 5.2.20.1. With the parking brake released, the service braking system shall be able to generate a static total braking force at least equivalent to that produced during the Type-0 test, even when the ignition/start switch has been switched off and/or the key has been removed. It should be understood that sufficient energy is available in the energy transmission of the service braking system;
- 5.2.20.2. In the case of a single temporary failure (< 40 ms) within the electric control transmission (e.g. non-transmitted signal or data error) there shall be no distinguishable effect on the service braking performance;
- 5.2.20.3. A continuous failure (≥ 40 ms) within the electric control transmission⁽¹⁾, excluding its energy reserve shall be indicated to the driver by the red or yellow warning signal specified in paragraphs 5.2.21.1.1 and 5.2.21.1.2 below, respectively, as appropriate. When the prescribed service braking performance can no longer be achieved (red warning signal), failures resulting from a loss of electrical continuity (e.g. breakage, disconnection) shall be signalled to the driver as soon as they occur, and the prescribed residual braking performance shall be fulfilled by operating the service braking control in accordance with paragraph 2.2 of annex 3 to this Regulation. These requirements shall not be construed as a departure from the requirements concerning secondary braking.
- 5.2.20.4. In the event of a failure of the energy source of the electric control transmission, starting from the nominal value of the energy level, the full control range of the service braking system shall be guaranteed after twenty consecutive full stroke actuations of the service braking control. During the test, the braking control shall be fully applied for 20 seconds and released for 5 seconds on each actuation. It should be understood that during the above test sufficient energy is available in the energy transmission to ensure full actuation of the service braking system. This requirement shall not be construed as a departure from the requirements of annex 4.
- 5.2.20.5. When the battery voltage falls below a value nominated by the manufacturer at which the prescribed service braking performance can no longer be guaranteed and/or which precludes at least two independent service braking circuits from each achieving the prescribed secondary or residual braking performance, the red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall be activated. After the warning signal has been activated, it shall be possible to apply the service braking control and obtain at least the residual performance prescribed in paragraph 2.2 of annex 3 to this Regulation. It should be understood that sufficient energy is available in the energy transmission of the service braking system. This requirement shall not be construed as a departure from the requirement concerning secondary braking.
- 5.2.20.6. If the auxiliary equipment is supplied with energy from the electric control transmission, the supply of the energy shall be sufficient to fulfil the prescribed deceleration values when all the auxiliary equipment is functioning. With the engine running at a speed not greater than 80 % of the maximum power speed, the electric control transmission energy reserve shall not be discharged unless the prescribed deceleration values can be reached without the use of electrical energy. Compliance with this requirement may be demonstrated by calculation or by practical test.
- 5.2.20.7. If the auxiliary equipment is supplied with energy from the electric control transmission, the following requirements shall be fulfilled:
- 5.2.20.7.1. In the event of a failure in the energy source, whilst the vehicle is in motion, the energy in the reservoir shall be sufficient to actuate the brakes when the control is applied;

⁽¹⁾ Until uniform test procedures have been agreed, the manufacturer shall provide the Technical Service with an analysis of potential failures within the control transmission and their effects. This information shall be subject to discussion and agreement between the Technical Service and the vehicle manufacturer.

- 5.2.20.7.2. In the event of a failure in the energy source, whilst the vehicle is stationary and the parking braking system applied, the energy in the reservoir shall be sufficient to actuate the lights even when the brakes are applied.
- 5.2.21. Brake failure and defect warning signals (general requirements):
- 5.2.21.1. Motor vehicles shall be capable of providing optical brake failure and defect warning signals, as follows:
- 5.2.21.1.1. A red warning signal, indicating a failure within the vehicle braking equipment which precludes achievement of the prescribed service braking performance and/or which precludes the functioning of at least one of two independent service braking circuits;
- 5.2.21.1.2. Where applicable, a yellow warning signal indicating an electrically detected defect within the vehicle braking equipment, which is not indicated by the red warning signal described in paragraph 5.2.21.1.1 above.
- 5.2.21.2. The warning signals shall be visible, even by daylight; the satisfactory condition of the signals shall be easily verifiable by the driver from the driver's seat; the failure of a component of the warning devices shall not entail any loss of the braking system's performance.
- 5.2.21.3. A specified failure or defect shall be signalled to the driver by the above-mentioned warning signal(s) not later than on actuation of the service braking control. The warning signal(s) shall remain displayed as long as the failure/defect persists and the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position.
- 5.2.21.4. The warning signal(s) mentioned above shall light up when the electrical equipment of the vehicle (and the braking system) is energised. With the vehicle stationary, the braking system shall verify that none of the specified failures or defects are present before extinguishing the signals. Specified failures or defects which should activate the warning signals mentioned above, but which are not detected under static conditions, shall be stored upon detection and be displayed at start-up and at all times when the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position, as long as the failure or defect persists.
6. TEST
- Braking tests which the vehicles submitted for approval are required to undergo, and the braking performance required, are described in annex 3 to this Regulation.
7. MODIFICATION OF VEHICLE TYPE OR BRAKING SYSTEM AND EXTENSION OF APPROVAL
- 7.1. Every modification of the vehicle type or of its braking system shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. That department may then either:
- 7.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have an appreciable adverse effect and that in any case the vehicle still meets the requirements; or
- 7.1.2. require a further report from the Technical Service responsible for carrying out the tests.
- 7.2. Notice of confirmation, extension, or refusal of approval shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3 above, to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.
- 7.3. The competent authority issuing the extension of approval shall assign a series of numbers to each communication form drawn up for such an extension.
8. CONFORMITY OF PRODUCTION
- The conformity of production procedures shall comply with those set out in the Agreement, Appendix 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) with the following requirements:
- 8.1. A vehicle approved to this Regulation shall be so manufactured as to conform to the type approved by meeting the requirements set forth in paragraph 5 above.
- 8.2. The authority which has granted type approval may at any time verify the conformity control methods applied in each production facility. The normal frequency of these verifications shall be once every two years.
9. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION
- 9.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirements laid down in paragraph 8.1 above are not complied with.
- 9.2. If a Contracting Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith so notify the other Contracting Parties applying this Regulation by means of a copy of the communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.
10. PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED
- If the holder of the approval completely ceases to manufacture a type of vehicle approved in accordance with this Regulation, he shall so inform the authority which granted the approval. Upon receiving the relevant communication, that authority shall inform thereof the other Parties to the Agreement applying this Regulation by means of copies of a communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.
11. NAMES AND ADDRESSES OF THE TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS
- The Parties to the Agreement applying this Regulation shall communicate to the United Nations secretariat the names and addresses of the technical services responsible for conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms, certifying approval or extension or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

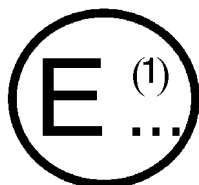
ANNEX 1

COMMUNICATION

(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

Issued by: Name of Administration:

.....
.....
.....



concerning: ⁽²⁾

- APPROVAL GRANTED**
- APPROVAL EXTENDED**
- APPROVAL REFUSED**
- APPROVAL WITHDRAWN**
- PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED**

of a vehicle type with regard to braking, pursuant to Regulation No 13-H

Approval No: Extension No:

- 1. Trade name or mark of the vehicle
- 2. Vehicle type
- 3. Manufacturer's name and address
- 4. If applicable, name and address of manufacturer's representative
- 5. Mass of vehicle
- 5.1. Maximum mass of vehicle
- 5.2. Minimum mass of vehicle
- 6. Distribution of mass of each axle (maximum value)
- 7. Make and type of brake linings
- 7.1. Brake linings tested to all relevant prescriptions of annex 3
- 7.2. Alternative brake linings tested to annex 7
- 8. Engine type
- 9. Number and ratios of gears
- 10. Final drive ratio(s)
- 11. If applicable, maximum mass of trailer which may be coupled
- 11.1. Unbraked trailer

(1) Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn approval (see provisions in the Regulation).

(2) Strike out what does not apply.

- 12. Tyre dimension
- 12.1. Temporary-use spare wheel/tyre dimensions
- 12.2. Vehicle meets the technical requirements of annex 3 to Regulation No 64: Yes/No ⁽¹⁾
- 13. Maximum design speed
- 14. Brief description of braking equipment
- 15. Mass of vehicle when tested:

	Laden (kg)	Unladen (kg)
Axle No 1		
Axle No 2		
Total		

16. Result of the tests:

Test speed (km/h)	Measured performance	Measured force applied to control (daN)

- 16.1. Type-0 tests,
 - engine disconnected
 - service braking (laden)
 - service braking (unladen)
 - secondary braking (laden)
 - secondary braking (unladen)
- 16.2. Type-0 tests,
 - engine connected
 - service braking (laden)
 - service braking (unladen)
 - (in accordance with paragraphe 2.1.1 B of annex 3)
- 16.3. Type-I tests,
 - preliminary snubs (to determine pedal force)
 - hot performance (1st stop)
 - hot performance (2nd stop)
 - recovery performance
- 16.4. Dynamic parking brake performance
- 17. Result of the annex 5 performance tests

⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

- 18. Vehicle is/is not ⁽¹⁾ equipped to tow a trailer with electrical braking systems.
- 19. Vehicle is/is not ⁽¹⁾ equipped with an anti-lock system.
- 19.1. The vehicle fulfils the requirement of annex 6: Yes/No ⁽¹⁾
- 19.2. Category of anti-lock system: category 1/2/3 ⁽¹⁾
- 20. Vehicle submitted for approval on
- 21. Technical Service responsible for conducting approval
- 22. Date of report issued by that Service
- 23. Number of report issued by that Service
- 24. Approval granted/refused/extended/withdrawn ⁽¹⁾
- 25. Position of approval mark on the vehicle
- 26. Place
- 27. Date
- 28. Signature
- 29. The summary referred to in paragraph 4.3 of this Regulation is annexed to this communication

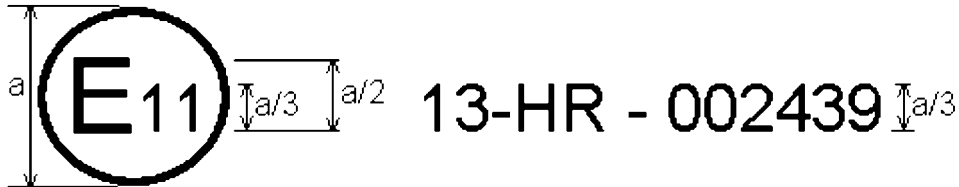
_____ ⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF APPROVAL MARKS

Model A

(See paragraph 4.4 of this Regulation)

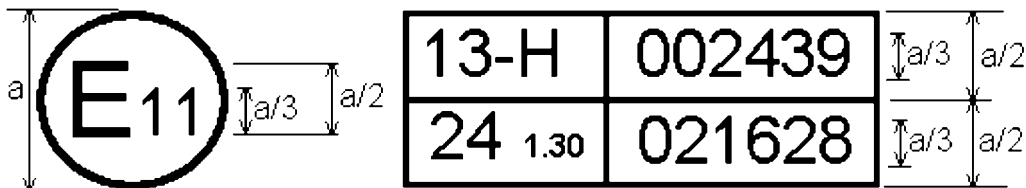


a = 8 mm min.

The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to braking, been approved in the United Kingdom (E11) pursuant to Regulation No 13-H under approval number 002439. The first two digits of the approval number indicate that the approval was granted in accordance with the requirements of Regulation No 13-H in its original form.

Model B

(See paragraph 4.5 of this Regulation)



a = 8 mm min.

The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the United Kingdom (E11) pursuant to Regulations Nos 13-H and 24⁽¹⁾. (In the case of the latter Regulation the corrected absorption coefficient is 1.30 m⁻¹). The approval numbers indicate that, at the dates when the respective approvals were given, Regulation No 13-H was in its original form and Regulation No 24 included the 02 series of amendments.

⁽¹⁾ This number is given merely as an example.

ANNEX 3

BRAKING TESTS AND PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

1. BRAKING TESTS

1.1. General

1.1.1. The performance prescribed for braking systems is based on the stopping distance and the mean fully developed deceleration. The performance of a braking system shall be determined by measuring the stopping distance in relation to the initial speed of the vehicle and/or by measuring the mean fully developed deceleration during the test.

1.1.2. The stopping distance shall be the distance covered by the vehicle from the moment when the driver begins to actuate the control of the braking system until the moment when the vehicle stops; the initial speed shall be the speed at the moment when the driver begins to actuate the control of the braking system; the initial speed shall not be less than 98 per cent of the prescribed speed for the test in question.

The mean fully developed deceleration (d_m) shall be calculated as the deceleration averaged with respect to distance over the interval v_b to v_e , according to the following formula:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)}$$

where:

v_o = initial vehicle speed in km/h,

v_b = vehicle speed at 0.8 v_o in km/h,

v_e = vehicle speed at 0.1 v_o in km/h,

s_b = distance travelled between v_o and v_b in metres,

s_e = distance travelled between v_o and v_e in metres.

The speed and distance shall be determined using instrumentation having an accuracy of ± 1 per cent at the prescribed speed for the test. The d_m may be determined by other methods than the measurement of speed and distance; in this case, the accuracy of the d_m shall be within ± 3 per cent.

1.2. For the approval of any vehicle, the braking performance shall be measured during road tests conducted in the following conditions:

1.2.1. the vehicle's condition as regards mass must be as prescribed for each type of test and be specified in the test report;

1.2.2. the test must be carried out at the speeds prescribed for each type of test; if the maximum design speed of a vehicle is lower than the speed prescribed for a test, the test shall be performed at the vehicle's maximum speed;

1.2.3. during the tests, the force applied to the brake control in order to obtain the prescribed performance must not exceed the maximum force laid down;

1.2.4. the road must have a surface affording good adhesion, unless specified otherwise in the relevant annexes;

1.2.5. the tests must be performed when there is no wind liable to affect the results;

1.2.6. at the start of the tests, the tyres must be cold and at the pressure prescribed for the load actually borne by the wheels when the vehicle is stationary;

1.2.7. The prescribed performance must be obtained without locking of the wheels at speeds exceeding 15 km/h, without deviation of the vehicle from a 3.5 m wide lane, without exceeding a yaw angle of 15° and without abnormal vibrations.

1.2.8. for electric vehicles with motor(s) permanently connected to the wheels all tests will be carried out with the motor(s) connected;

1.2.9. for electric vehicles as described in paragraph 1.2.8, fitted with an electric regenerative braking system of category A, behaviour tests defined in paragraph 1.4.3.1 of this annex shall be carried out on a track with a low adhesion coefficient (as defined in paragraph 5.2.2 of annex 6);

1.2.9.1. moreover, for vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category A, transient conditions as gear changes or accelerator control release must not affect the behaviour of the vehicle in condition described in paragraph 1.2.9;

1.2.10. in the tests provided in paragraphs 1.2.9 and 1.2.9.1 wheel locking is not allowed. However, steering correction is permitted if the angular rotation of the steering control is within 120° during the initial 2 seconds and not more than 240° in all.

1.3. Behaviour of the vehicle during braking

1.3.1. In braking tests, and in particular in those at high speed, the general behaviour of the vehicle during braking must be checked.

1.3.2. The behaviour of the vehicle on a road on which adhesion is reduced must meet the requirements of annex 5 to this Regulation.

- 1.4. Type-0 test (ordinary performance test with cold brakes)
- 1.4.1. General
- 1.4.1.1. The average temperature of the service brakes on the hottest axle of the vehicle, measured inside the brake linings or on the braking path of the disc or drum, is between 65 and 100 °C prior to any brake application.
- 1.4.1.2. The test must be conducted in the following conditions:
- 1.4.1.2.1. the vehicle must be laden, the distribution of its mass among the axles being that stated by the manufacturer; where provision is made for several arrangements of the load on the axles the distribution of the maximum mass among the axles must be such that the mass on each axle is proportional to the maximum permissible mass for each axle;
- 1.4.1.2.2. every test must be repeated on the unladen vehicle; there may be, in addition to the driver, a second person on the front seat who is responsible for noting the results of the test;
- 1.4.1.2.3. the limits prescribed for minimum performance, both for tests with the vehicle unladen and for tests with the vehicle laden, shall be those laid down hereunder; the vehicle must satisfy both the prescribed stopping distance and the prescribed mean fully developed deceleration, but it may not be necessary to actually measure both parameters;
- 1.4.1.2.4. the road must be level; unless otherwise specified each test may comprise up to six stops including any needed for familiarization.
- 1.4.2. Type-0 test with engine disconnected, service braking in accordance with paragraph 2.1.1 (A) of this annex.
The test must be carried out at the speed prescribed, the figures prescribed in this connection being subject to a certain margin of tolerance. The minimum performance prescribed must be attained.
- 1.4.3. Type-0 test with engine connected, service braking in accordance with paragraph 2.1.1 (B) of this annex.
- 1.4.3.1. The test shall be carried out with the engine connected, from the speed prescribed in paragraph 2.1.1 (B) of this annex. The minimum performance prescribed shall be attained. This test is not run if the maximum speed of the vehicle is 125 km/h.
- 1.4.3.2. In addition, if the maximum speed of the vehicle is greater than 200 km/h, a test is carried out at 80 per cent of the maximum speed of the vehicle. The maximum practical performance figures shall be measured, and the behaviour of the vehicle shall be in accordance with paragraph 1.3.2 of this annex.
- 1.5. Type-I test (fade and recovery test)
- 1.5.1. Heating procedure
- 1.5.1.1. The service brakes of all vehicles must be tested by successively applying and releasing the brakes a number of times, the vehicle being laden, in the conditions shown in the table below:

Conditions			
v_1 (km/h)	v_2 (km/h)	Δt (sec)	n
80 % v_{max} ≤ 120	$1/2 v_1$	45	15

where:

v_1 = initial speed, at beginning of braking

v_2 = speed at end of braking

v_{max} = maximum speed of the vehicle

n = number of brake applications

Δt = duration of a braking cycle: time elapsing between the initiation of one brake application and the initiation of the next.

- 1.5.1.2. If the characteristics of the vehicle make it impossible to abide by the duration prescribed for Δt , the duration may be increased; in any event, in addition to the time necessary for braking and accelerating the vehicle, a period of 10 seconds must be allowed in each cycle for stabilizing the speed v_1 .
- 1.5.1.3. In these tests, the force applied to the control must be so adjusted as to attain a mean deceleration of 3 m/s² during every brake application; two preliminary tests may be carried out to determine the appropriate control force.
- 1.5.1.4. During brake applications, the highest gear ratio (excluding overdrive, etc.) must be continuously engaged.
- 1.5.1.5. For regaining speed after braking, the gearbox must be used in such a way as to attain the speed v_1 in the shortest possible time (maximum acceleration allowed by the engine and gearbox).

1.5.1.6. For electric vehicles not having a sufficient autonomy to carry out the cycles of heating, the tests shall be carried out by respecting speed during the first braking application then by using the maximum acceleration of the vehicle, and brake successively at the speed reached at the end of each 45 seconds cycle duration.

1.5.2. Hot performance

1.5.2.1. At the end of the Type-I test (described in paragraph 1.5.1 of this annex) the hot performance of the service braking system must be measured in the same conditions (and in particular at a mean control force no greater than the mean force actually used) as for the Type-0 test with the engine disconnected (the temperature conditions may be different).

1.5.2.2. This hot performance must not be less than 75 per cent ⁽¹⁾ of that prescribed, nor less than 60 per cent of the figure recorded in the Type-0 test with the engine disconnected.

1.5.2.3. For electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category A, during brake applications, the highest gear must be continuously engaged and the separate electric braking control, if any, not used.

1.5.2.4. In the case of a vehicle which satisfies the 60 per cent requirement specified in paragraph 1.5.2.2 of this annex, but which cannot comply with the 75 per cent ⁽¹⁾ requirement of paragraph 1.5.2.2 of this annex, a further hot performance test may be carried out using a control force not exceeding that specified in paragraph 2 of this annex. The results of both tests shall be entered in the report.

1.5.2.5. In the case of the electric vehicles having carried out the cycles of heating, according to paragraph 1.5.1.6 of the present annex, the performance tests shall be carried out at the maximum possible speed by the vehicle at the end of the cycles of heating. For comparison, the performance of the Type-0, brakes cold, will be repeated at this same speed after reconditioning of the linings.

1.5.3. Recovery procedure

Immediately after the hot performance test, make four stops from 50 km/h with the engine connected, at a mean deceleration of 3 m/s². Allow an interval of 1.5 km between the start of successive stops. Immediately after each stop, accelerate at maximum rate to 50 km/h and maintain that speed until making the next stop.

1.5.4. Recovery performance

At the end of the recovery procedure, the recovery performance of the service braking system must be measured in the same conditions as for the Type-0 test with the engine disconnected (the temperature conditions may be different), using a mean force on the control, which is not more than the mean control force used in the corresponding Type-0 test.

This recovery performance must not be less than 70 per cent, nor more than 150 per cent, of the figure recorded in the Type-0 test with the engine disconnected.

2. PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

2.1. Service braking system

2.1.1. The service brakes shall be tested under the conditions shown in the following table:

(A) Type-0 test with engine disconnected	v	100 km/h
	s ≤	0.1 v + 0.0060 v ² (m)
	d _m ≥	6.43 m/s ²
(B) Type-0 test with engine connected	v	80 % v _{max} ≤ 160 km/h
	s ≤	0.1 v + 0.0067 v ² (m)
	d _m ≥	5.76 m/s ²
	f	6.5-50 daN

where:

v = test speed, in km/h

s = stopping distance, in metres

d_m = mean fully developed deceleration, in m/s²

f = force applied to foot control, in daN

v_{max} = maximum speed of the vehicle, in km/h

⁽¹⁾ This corresponds to a stopping distance of 0.1 v + 0.0080 v² and a mean fully developed deceleration of 4.82 m/s².

- 2.1.2. In the case of a motor vehicle authorized to tow an unbraked trailer, the minimum performance prescribed for the corresponding motor vehicle for the Type-0 test with engine disconnected must be attained with the unbraked trailer coupled to the motor vehicle and with the unbraked trailer laden to the maximum mass declared by the motor vehicle manufacturer. However, the minimum combination performance shall be not less than 5.4 m/s^2 both in laden and unladen conditions.

The combination performance shall be verified by calculations referring to the maximum braking performance actually achieved by the motor vehicle alone (laden) during the Type-0 test with the engine disconnected, using the following formula (no practical tests with a coupled unbraked trailer are required):

$$d_{M+R} = d_M \cdot \frac{PM}{PM + PR}$$

where:

d_{M+R} = calculated mean fully developed deceleration of the motor vehicle when coupled to an unbraked trailer, in m/s^2

d_M = maximum mean fully developed deceleration of the motor vehicle alone achieved during the Type-0 test with engine disconnected, in m/s^2

PM = mass of the motor vehicle (laden)

PR = maximum mass of an unbraked trailer which may be coupled, as declared by the motor vehicle manufacturer.

2.2. Secondary braking system

- 2.2.1. The performance of the secondary braking system shall be tested by the Type-0 test with the engine disconnected from an initial vehicle speed of 100 km/h and a force applied to the service brake control not less than 6.5 daN and not exceeding 50 daN.

- 2.2.2. The secondary braking system must give a stopping distance not exceeding the following value:

$$0.1 v + 0.0158 v^2 (\text{m})$$

and a mean fully developed deceleration not less than 2.44 m/s^2 (corresponding to the second term of the above formula).

- 2.2.3. The secondary braking effectiveness test shall be conducted by simulating the actual failure conditions in the service braking system.

- 2.2.4. For the electric vehicles, the performances for two following additional failures will be checked:

- 2.2.4.1. For a total failure of the electric component of the service brake;

- 2.2.4.2. In the case where the electric component delivers the maximum braking force where a failure of the electric transmission occurs.

2.3. Parking braking system

- 2.3.1. The parking braking system must be capable of holding the laden vehicle stationary on a 20 per cent up or down gradient.

- 2.3.2. On vehicles to which the coupling of a trailer is authorized, the parking braking system of the motor vehicle must be capable of holding the combination of vehicles stationary on a 12 per cent up or down gradient.

- 2.3.3. If the control device is manual, the force applied to it must not exceed 40 daN.

- 2.3.4. If it is a foot control device, the force exerted on the control must not exceed 50 daN.

- 2.3.5. A parking braking system which has to be actuated several times before it attains the prescribed performance is admissible.

- 2.3.6. To check compliance with the requirement specified in paragraph 5.2.2.4 of this Regulation, a Type-0 test must be carried out, with the engine disconnected, at an initial test speed of 30 km/h. The mean fully developed deceleration on application of the control of the parking brake system and the deceleration immediately before the vehicle stops, shall not be less than 1.5 m/s^2 . The test shall be carried out with the laden vehicle. The force exerted on the braking control device shall not exceed the specified values.

3. RESPONSE TIME

- 3.1. Where a vehicle is equipped with a service braking system which is totally or partially dependent on a source of energy other than the muscular effort of the driver, the following requirements must be satisfied:

- 3.1.1. in an emergency manoeuvre, the time elapsing between the moment when the control device begins to be actuated and the moment when the braking force on the least favourable placed axle reaches the level corresponding to the prescribed performance must not exceed 0.6 seconds;

- 3.1.2. in the case of vehicles fitted with hydraulic braking systems, the requirements of paragraph 3.1.1 above are considered to be satisfied if, in an emergency manoeuvre, the deceleration of the vehicle or the pressure at the least favourable brake cylinder, reaches a level corresponding to the prescribed performance within 0.6 seconds.

ANNEX 4

**PROVISIONS RELATING TO ENERGY SOURCES AND ENERGY STORAGE DEVICES
(ENERGY ACCUMULATORS)****Hydraulic braking systems with stored energy**

1. CAPACITY OF ENERGY STORAGE DEVICES (ENERGY ACCUMULATORS)
 - 1.1. General
 - 1.1.1. Vehicles on which the braking equipment requires the use of stored energy provided by hydraulic fluid under pressure shall be equipped with energy storage devices (energy accumulators) of a capacity meeting the requirements of paragraphs 1.2 or 1.3 of this annex;
 - 1.1.2. However, the energy storage devices shall not be required to be of a prescribed capacity if the braking system is such that in the absence of any energy reserve it is possible with the service brake control to achieve a braking performance at least equal to that prescribed for the secondary braking system;
 - 1.1.3. In verifying compliance with the requirements of paragraphs 1.2, 1.3 and 2.1 of this annex, the brakes shall be adjusted as closely as possible and, for paragraph 1.2 of this annex, the rate of full-stroke actuations must be such as to provide an interval of at least 60 seconds between each actuation.
 - 1.2. Vehicles equipped with a hydraulic braking system with stored energy shall meet the following requirements:
 - 1.2.1. After eight full-stroke actuations of the service brake control, it shall still be possible to achieve, on the ninth application, the performance prescribed for the secondary braking system.
 - 1.2.2. Testing shall be performed in conformity with the following requirements:
 - 1.2.2.1. Testing shall commence at a pressure that may be specified by the manufacturer but is not higher than the cut-in pressure⁽¹⁾;
 - 1.2.2.2. The energy storage device(s) shall not be fed; in addition, any energy storage device(s) for auxiliary equipment shall be isolated.
 - 1.3. Vehicles equipped with a hydraulic braking system with stored energy which cannot meet the requirements of paragraph 5.2.4.1 of this Regulation shall be deemed to satisfy that paragraph if the following requirements are met:
 - 1.3.1. After any single transmission failure it shall still be possible after eight full-stroke actuations of the service brake control, to achieve, at the ninth application, at least the performance prescribed for the secondary braking system.
 - 1.3.2. Testing shall be performed in conformity with the following requirements:
 - 1.3.2.1. With the energy source stationary or operating at a speed corresponding to the engine idling speed, any transmission failure may be induced. Before inducing such a failure, the energy storage device(s) shall be at a pressure that may be specified by the manufacturer but not exceeding the cut-in pressure;
 - 1.3.2.2. The auxiliary equipment and its energy storage devices, if any, shall be isolated.
2. CAPACITY OF HYDRAULIC FLUID ENERGY SOURCES
 - 2.1. The energy sources shall meet the requirements set out in the following paragraphs.
 - 2.1.1. Definitions
 - 2.1.1.1. 'p₁' represents the maximum system operational pressure (cut-out pressure) in the energy storage device(s) specified by the manufacturer.
 - 2.1.1.2. 'p₂' represents the pressure after four full-stroke actuations with the service brake control, starting at p₁, without having fed the energy storage device(s).
 - 2.1.1.3. 't' represents the time required for the pressure to rise from p₂ to p₁ in the energy storage device(s) without application of the brake control.
 - 2.1.2. Conditions of measurement
 - 2.1.2.1. During the tests to determine the time t, the feed rate of the energy source shall be that obtained when the engine is running at the speed corresponding to its maximum power or at the speed allowed by the over-speed governor.
 - 2.1.2.2. During the test to determine the time t, energy storage device(s) for auxiliary equipment shall not be isolated other than automatically.
 - 2.1.3. Interpretation of results
 - 2.1.3.1. In the case of all vehicles, the time t shall not exceed 20 seconds.
3. CHARACTERISTICS OF WARNING DEVICES

With the engine stationary and commencing at a pressure that may be specified by the manufacturer but does not exceed the cut-in pressure, the warning device shall not operate following two full-stroke actuations of the service brake control.

(¹) The initial energy level shall be stated in the approval document.

ANNEX 5

DISTRIBUTION OF BRAKING AMONG THE AXLES OF VEHICLES

1. GENERAL

Vehicles which are not equipped with an anti-lock system as defined in annex 6 to this Regulation shall meet all the requirements of this annex. If a special device is used, this must operate automatically.

2. SYMBOLS

i = axle index ($i = 1$, front axle; $i = 2$, rear axle)

P_i = normal reaction of road surface on axle i under static conditions

N_i = normal reaction of road surface on axle i under braking

T_i = force exerted by the brakes on axle i under normal braking conditions on the road

$f_i = T_i/N_i$, adhesion utilized by axle i ⁽¹⁾

J = deceleration of the vehicle

g = acceleration due to gravity: $g = 10 \text{ m/s}^2$

z = braking rate of vehicle = J/g

P = mass of vehicle

h = height of centre of gravity specified by the manufacturer and agreed by the Technical Services conducting the approval test

E = wheelbase

k = theoretical coefficient of adhesion between tyre and road

3. REQUIREMENTS

3.1. (A) For all states of load of the vehicle, the adhesion utilization curve of the front axle shall be situated above that for the rear axle ⁽²⁾:
for all braking rates between 0.15 and 0.8 m/s^2 :

3.1. (B) For k values between 0.2 and 0.8 ⁽²⁾:

$z \geq 0.1 + 0.7 (k - 0.2)$ (see diagram 1 of this annex)

3.2. In order to verify the requirements of paragraph 3.1. of this annex, the manufacturer shall provide the adhesion utilization curves for the front and rear axles calculated by the formulae:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

$$f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

The curves shall be plotted for both the following load conditions:

3.2.1. unladen, in running order with the driver on board;

3.2.2. laden; where provision is made for several possibilities of load distribution, the one whereby the front axle is the most heavily laden shall be the one considered;

3.2.3. for electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category B, where the electric regenerative braking capacity is influenced by the electric state of charge, the curves shall be plotted by taking account of the electric braking component under the minimal and maximum conditions of delivered braking force. This requirement is not applicable if the vehicle is equipped with an anti-lock device which controls the wheels connected to the electric braking then the requirements of annex 6 to this Regulation shall apply.

⁽¹⁾ 'Adhesion utilisation curves' of a vehicle means curves showing, for specified load conditions, the adhesion utilized by each axle i plotted against the braking rate of the vehicle.

⁽²⁾ The provisions of paragraph 3.1 do not affect the requirements of annex 3 to this Regulation relating to the braking performance. However, if, in tests made under the provisions of paragraph 3.1, braking performances are obtained which are higher than those prescribed in annex 3, the provisions relating to the adhesion utilization curves shall be applied within the areas of diagram 1 of this annex defined by the straight lines $k = 0.8$ and $z = 0.8$.

4. REQUIREMENTS TO BE MET IN CASE OF FAILURE OF THE BRAKING DISTRIBUTION SYSTEM

When the requirements of this annex are fulfilled by means of a special device (e.g. controlled mechanically by the suspension of the vehicle), it shall be possible, in the event of the failure of its control, (e.g. by disconnecting the control linkage), to stop the vehicle under the conditions of the Type-0 test with the engine disconnected to give a stopping distance not exceeding $0.1 v + 0.0100 v^2$ (m) and a mean fully developed deceleration not less than 3.86 m/s^2 .

5. VEHICLE TESTING

During the type-approval testing of a vehicle, the technical inspection authority shall verify conformity with the requirements contained in the present annex, by carrying out the following tests:

5.1. wheel-lock sequence test (see appendix 1)

If the wheel-lock sequence test confirms that the front wheels lock before or simultaneously with the rear wheels, conformity with paragraph 3 of this annex has been verified and testing is complete.

5.2. Additional tests

If the wheel-lock sequence test indicates that the rear wheels lock before the front wheels, then the vehicle:

(a) will be subjected to additional testing, as follows:

(i) additional wheel-lock sequence tests; and/or

(ii) torque wheel tests (see appendix 2) to determine brake factors to generate adhesion utilization curves; these curves must satisfy the requirements in paragraph 3.1 (A) of this annex.

(b) may be refused type-approval.

5.3. The results of the practical tests shall be appended to the type-approval report.

6. CONFORMITY OF PRODUCTION

6.1. When checking vehicles for conformity of production, the Technical Services should follow the same procedures as for type-approval.

6.2. The requirements shall also be the same as for type-approval, except that in the test described in paragraph 5.2(a)(ii) of this annex, the rear axle curve must lie below the line $z = 0.9 k$ for all braking rates between 0.15 and 0.8 (instead of meeting the requirement in paragraph 3.1 (A) (see diagram 2).

Diagram 1

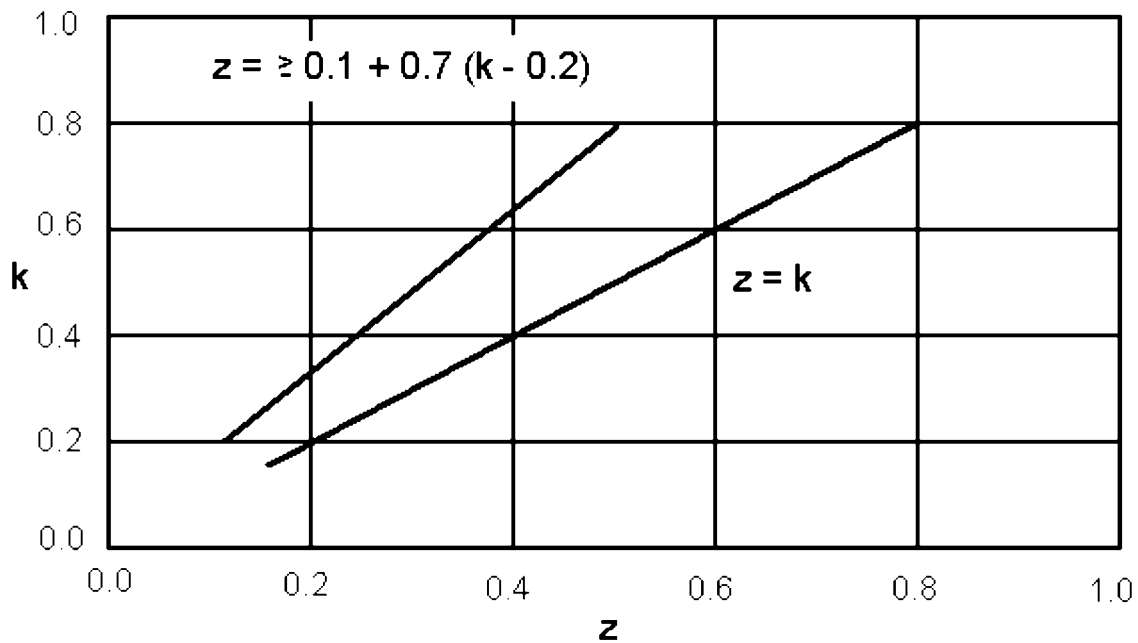
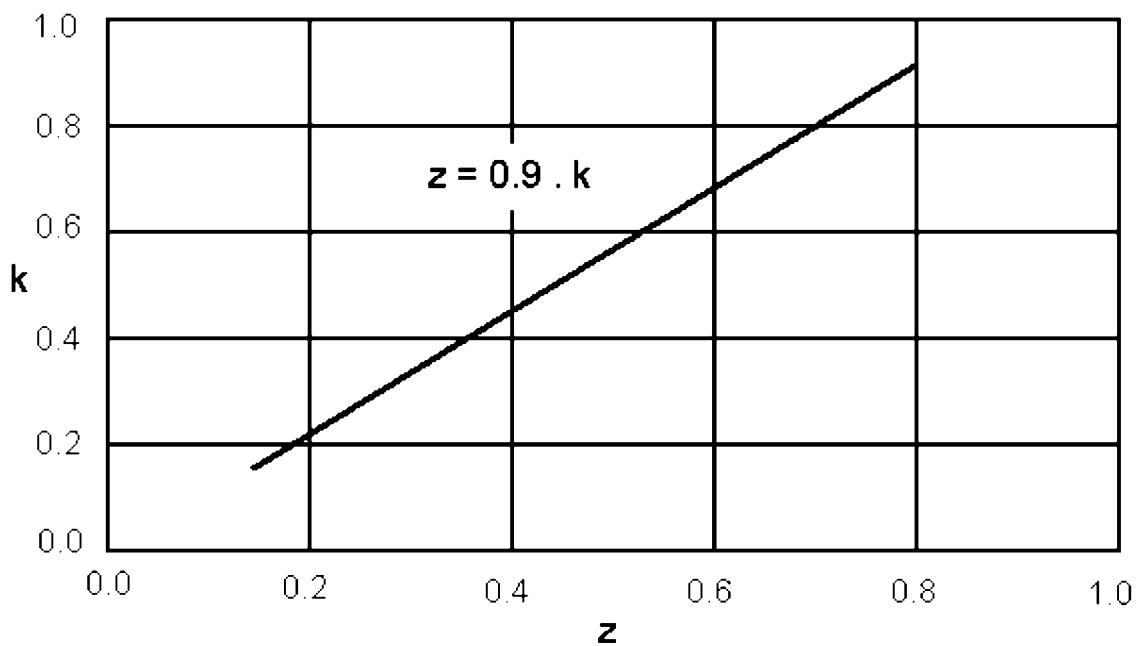


Diagram 2



ANNEX 5

Appendix 1

WHEEL-LOCK SEQUENCE TEST PROCEDURE

1. GENERAL INFORMATION

- (a) The purpose of this test is to ensure that lockup of both front wheels occurs at a lower deceleration rate than the lockup of both rear wheels when tested on road surfaces on which wheel lockup occurs at braking rates between 0.15 and 0.8 m/s².
- (b) A simultaneous lockup of the front and rear wheels refers to the condition when the time interval between the lockup of the last (second) wheel on the rear axle and the last (second) wheel on the front axle is < 0.1 seconds for vehicle speeds > 30 km/h.

2. VEHICLE CONDITIONS

- (a) Vehicle load: Laden and unladen
- (b) Transmission position: Engine disconnected

3. TEST CONDITIONS AND PROCEDURES

- (a) Initial brake temperature: Between 65 °C and 100 °C average on the hottest axle.
- (b) Test speed:
 - 65 km/h for a braking rate ≤ 0.50;
 - 100 km/h for a braking rate > 0.50.
- (c) Pedal force:
 1. Pedal force is applied and controlled by a skilled driver or by a mechanical brake pedal actuator.
 2. Pedal force is increased at a linear rate such that the first axle lockup occurs no less than one-half (0.5) second and no more than one and one-half (1.5) seconds after the initial application of the pedal.
 3. The pedal is released when the second axle locks, or when the pedal force reaches 1 kN, or 0.1 seconds after the first lockup, whichever occurs first.
- (d) Wheel lockup: Only wheel lockups above a vehicle speed of 15 km/h are considered.
- (e) Test surface: This test is conducted on road test surfaces on which wheel lockup occurs at braking rates between 0.15 and 0.8 m/s².
- (f) Data to be recorded: The following information must be automatically recorded in phase continuously throughout each test run such that values of the variables can be cross referenced in real time:
 1. Vehicle speed;
 2. Instantaneous vehicle braking rate (e.g. by differentiation of vehicle speed);
 3. Brake pedal force (or hydraulic line pressure);
 4. Angular velocity at each wheel.
- (g) Each test run shall be repeated once to confirm the wheel lockup sequence: if one of these two results indicates a failure to comply, then a third test run under the same conditions will be decisive.

4. PERFORMANCE REQUIREMENTS

- (a) Both rear wheels shall not reach a locked condition prior to both front wheels being locked — at vehicle braking rates between 0.15 and 0.8 m/s².
- (b) If, when tested to the procedure specified above, and at vehicle braking rates between 0.15 and 0.8 m/s² the vehicle meets one of the following criteria, then it passes this wheel lockup sequence requirement:
 1. No wheels lock;
 2. Both wheels on the front axle and one or no wheels on the rear axle lock;
 3. Both axles simultaneously lock.
- (c) If wheel lockup commences at a braking rate less than 0.15 and more than 0.8 m/s² then the test is invalid and should be repeated on a different road surface.
- (d) If, either laden or unladen, at a braking rate between 0.15 and 0.8 m/s² both wheels on the rear axle and one or no wheels on the front axle lock, then it fails the wheel lockup sequence test. In this latter case, the vehicle must be submitted to the 'torque wheels' test procedure to determine the objective brake factors for calculation of the adhesion utilization curves.

ANNEX 5

Appendix 2

TORQUE WHEEL TEST PROCEDURE

1. GENERAL INFORMATION

The purpose of this test is to measure the brake factors and thus determine the adhesion utilization of the front and rear axles over a range of braking rates between 0.15 and 0.8.

2. VEHICLE CONDITIONS

- (a) Vehicle load: Laden and unladen
- (b) Transmission position: Engine disconnected

3. TEST CONDITIONS AND PROCEDURES

- (a) Initial brake temperature: Between 65 °C and 100 °C average on the hottest axle.
- (b) Test speeds: 100 km/h and 50 km/h.
- (c) Pedal force: Pedal force is increased at a linear rate between 100 and 150 N/sec for the 100 km/h test speed, or between 100 and 200 N/sec for the 50 km/h test speed, until the first axle locks or until a pedal force of 1 kN is reached, whichever occurs first.
- (d) Brake cooling: Between brake applications, the vehicle is driven at speeds up to 100 km/h until the initial brake temperature specified in paragraph 3(a) above is reached.
- (e) Number of runs: With the vehicle unladen, run five stops from a speed of 100 km/h and five stops from a speed of 50 km/h, while alternating between the two test speeds after each stop. With the vehicle laden, repeat the five stops at each test speed while alternating between the two test speeds.
- (f) Test surface: This test is conducted on a road test surface affording good adhesion.
- (g) Data to be recorded: The following information must be automatically recorded in phase continuously throughout each test run such that values of the variables can be cross referenced in real time:
 - 1. Vehicle speed
 - 2. Brake pedal force
 - 3. Angular velocity of each wheel
 - 4. Brake torque at each wheel
 - 5. Hydraulic line pressure in each brake circuit, including transducers on at least one front wheel and one rear wheel downstream of any operative proportioning or pressure limiting valve(s)
 - 6. Vehicle deceleration.
- (h) Sample rate: All data acquisition and recording equipment shall support a minimum sample rate of 40 Hz on all channels.
- (i) Determination of front versus rear brake pressure: Determine the front versus rear brake pressure relationship over the entire range of line pressures. Unless the vehicle has a variable brake proportioning system, this determination is made by static tests. If the vehicle has a variable brake proportioning system, dynamic tests are run with the vehicle both laden and unladen. Fifteen snubs from 50 km/h are made for each of the two load conditions, using the same initial conditions specified in this appendix.

4. DATA REDUCTION

- (a) The data from each brake application prescribed in paragraph 3(e) above is filtered using a five-point, on-centre moving average for each data channel.
- (b) For each brake application prescribed in and pressure axis intercept (brake hold-off pressure) of the linear least squares equation best describing the measured torque output at each braked wheel as a function of measured line pressure applied at the same wheel. Only torque output values obtained from data collected when the vehicle deceleration is within the range of 0.15 g to 0.80 g are used in the regression analysis.
- (c) Average the results of paragraph (b) above to calculate the average brake factor and brake hold-off pressure for all brake applications for the front axle.

- (d) Average the results of paragraph (b) above to calculate the average brake factor and brake hold-off pressure for all brake applications for the rear axle.
- (e) Using the relationship between front and rear brake line pressure determined in paragraph 3(i) above and the dynamic tyre rolling radius, calculate the braking force at each axle as a function of front brake line pressure.
- (f) Calculate the braking rate of the vehicle as a function of the front brake line pressure using the following equation:

$$z = \frac{T_1 + T_2}{P \cdot g}$$

where:

z = braking rate at a given front brake line pressure

T_1, T_2 = braking forces at the front and rear axles respectively, corresponding to the same front brake line pressure

P = vehicle mass

- (g) Calculate the adhesion utilized at each axle as a function of braking rate using the following formulae:

$$f_1 = \frac{T_1}{P_1 + \frac{z \cdot h \cdot P \cdot g}{E}}$$

$$f_2 = \frac{T_2}{P_2 + \frac{z \cdot h \cdot P \cdot g}{E}}$$

The symbols are defined in paragraph 2 of this annex.

- (h) Plot f_1 and f_2 as a function of z , for both laden and unladen load conditions. These are the adhesion utilization curves for the vehicle, which must satisfy the requirements in paragraph 5.2(a)(ii) of this annex (or, in the case of Conformity of Production checks, these curves must satisfy the requirements in paragraph 6.2 of this annex).

ANNEX 6

TEST REQUIREMENTS FOR VEHICLES FITTED WITH ANTI-LOCK SYSTEMS

1. GENERAL

1.1. This annex defines the required braking performance for road vehicles fitted with anti-lock systems.

1.2. The anti-lock systems known at present comprise a sensor or sensors, a controller or controllers and a modulator or modulators. Any device of a different design which may be introduced in the future, or where an anti-lock braking function is integrated into another system, shall be deemed to be an anti-lock braking system within the meaning of this annex and annex 5 to this Regulation, if it provides performance equal to that prescribed by this annex.

2. DEFINITIONS

2.1. An **'anti-lock system'** is a part of a service braking system which automatically controls the degree of slip, in the direction of rotation of the wheel(s), on one or more wheels of the vehicle during braking.

2.2. **'Sensor'** means a component designed to identify and transmit to the controller the conditions of rotation of the wheel(s) or the dynamic conditions of the vehicle.

2.3. **'Controller'** means a component designed to evaluate the data transmitted by the sensor(s) and to transmit a signal to the modulator.

2.4. **'Modulator'** means a component designed to vary the braking force(s) in accordance with the signal received from the controller.

2.5. **'Directly controlled wheel'** means a wheel whose braking force is modulated according to data provided at least by its own sensor ⁽¹⁾.

2.6. **'Indirectly controlled wheel'** means a wheel whose braking force is modulated according to data provided by the sensor(s) of other wheel(s) ⁽¹⁾.

2.7. **'Full cycling'** means that the anti-lock system is repeatedly modulating the brake force to prevent the directly controlled wheels from locking. Brake applications where modulation only occurs once during the stop shall not be considered to meet this definition.

3. TYPES OF ANTI-LOCK SYSTEMS

3.1. A vehicle is deemed to be equipped with an anti-lock system within the meaning of paragraph 1 of annex 5 to this Regulation, if one of the following systems is fitted:

3.1.1. Category 1 anti-lock system

A vehicle equipped with a category 1 anti-lock system shall meet all the requirements of this annex.

3.1.2. Category 2 anti-lock system

A vehicle equipped with a category 2 anti-lock system shall meet all the requirements of this annex, except those of paragraph 5.3.5.

3.1.3. Category 3 anti-lock system

A vehicle equipped with a category 3 anti-lock system shall meet all the requirements of this annex, except those of paragraphs 5.3.4 and 5.3.5. On such vehicles, any individual axle which does not include at least one directly controlled wheel must fulfil the conditions of adhesion utilization and the wheel-locking sequence of annex 5 to this Regulation, instead of the adhesion utilization requirements prescribed in paragraph 5.2 of this annex. However, if the relative positions of the adhesion utilization curves do not meet the requirements of paragraph 3.1 of annex 5 to this Regulation, a check shall be made to ensure that the wheels on at least one of the rear axles do not lock before those of the front axle or axles under the conditions prescribed in paragraph 3.1 of annex 5 to this Regulation, with regard to the braking rate and the load respectively. These requirements may be checked on high- and low-adhesion road surfaces (about 0.8 and 0.3 maximum) by modulating the service braking control force.

4. GENERAL REQUIREMENTS

4.1. Any electrical failure or sensor anomaly that affects the system with respect to the functional and performance requirements in this annex, including those in the supply of electricity, the external wiring to the controller(s), the controller(s) ⁽²⁾ and the modulator(s) shall be signalled to the driver by a specific optical warning signal. The yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 of this Regulation shall be used for this purpose.

4.1.1. The warning signal shall light up when the anti-lock system is energized and with the vehicle stationary it shall be verified that none of the above-mentioned defects are present before extinguishing the signal.

4.1.2. The static sensor check may verify that a sensor was not functioning the last time that the vehicle was at a speed greater than 10 km/h ⁽³⁾. Also during this verification phase, the electrically controlled pneumatic modulator valve(s) shall cycle at least once.

4.1.3. The above-mentioned optical warning signal must be visible even in daylight and it must be easy for the driver to check that it is in working order.

4.2. In the event of a single electrical functional failure which only affects the anti-lock function, as indicated by the above-mentioned yellow warning signal, the subsequent service braking performance must not be less than 80 per cent of the prescribed performance according to the Type-O test with the engine disconnected. This corresponds to a stopping distance of $0.1 v + 0.0075 v^2$ (m) and a mean fully developed deceleration of 5.15 m/s^2 .

4.3. The operation of the anti-lock system must not be adversely affected by magnetic or electrical fields ⁽⁴⁾. (This shall be demonstrated by compliance with Regulation No 10, 02 series of amendments).

4.4. A manual device may not be provided to disconnect or change the control mode ⁽⁵⁾ of the anti-lock system.

5. SPECIAL PROVISIONS

5.1. Energy consumption

Vehicles equipped with anti-lock systems must maintain their performance when the service braking control device is fully applied for long periods. Compliance with this requirement shall be verified by means of the following tests:

5.1.1. Test procedure

5.1.1.1. The initial energy level in the energy storage device(s) shall be that specified by the manufacturer. This level shall be at least such as to ensure the efficiency prescribed for service braking when the vehicle is laden. The energy storage device(s) for pneumatic auxiliary equipment must be isolated.

5.1.1.2. From an initial speed of not less than 50 km/h, on a surface with a coefficient of adhesion of 0.3 ⁽⁶⁾ or less, the brakes of the laden vehicle shall be fully applied for a time t , during which time the energy consumed by the indirectly controlled wheels shall be taken into consideration and all directly controlled wheels must remain under control of the anti-lock system.

5.1.1.3. The vehicle's engine shall then be stopped or the supply to the energy transmission storage device(s) cut off.

5.1.1.4. The service braking control shall then be fully actuated four times in succession with the vehicle stationary.

5.1.1.5. When the brakes are applied for the fifth time, it must be possible to brake the vehicle with at least the performance prescribed for secondary braking of the laden vehicle.

5.1.2. Additional requirements

5.1.2.1. The coefficient of adhesion of the road surface shall be measured with the vehicle under test, by the method described in paragraph 1.1 of appendix 2 to this annex.

5.1.2.2. The braking test shall be conducted with the engine disconnected and idling, and with the vehicle laden.

5.1.2.3. The braking time t shall be determined by the formula:

$$t = \frac{v_{\max}}{7}$$

(but not less than 15 seconds)

where t is expressed in seconds and v_{\max} represents the maximum design speed of the vehicle expressed in km/h, with an upper limit of 160 km/h.

5.1.2.4. If the time t cannot be completed in a single braking phase, further phases may be used, up to a maximum of four in all.

5.1.2.5. If the test is conducted in several phases, no fresh energy shall be supplied between the phases of the test.

From the second phase, the energy consumption corresponding to the initial brake application may be taken into account, by subtracting one full brake application from the four full applications prescribed in paragraph 5.1.1.4 (and 5.1.1.5 and 5.1.2.6) of this annex for each of the second, third and fourth phases used in the test prescribed in paragraph 5.1.1 of this annex as applicable.

5.1.2.6. The performance prescribed in paragraph 5.1.1.5 of this annex shall be deemed to be satisfied if, at the end of the fourth application, with the vehicle stationary, the energy level in the storage device(s) is at or above that required for secondary braking with the laden vehicle.

5.2. Utilization of adhesion

5.2.1. The utilization of adhesion by the anti-lock system takes into account the actual increase in braking distance beyond the theoretical minimum. The anti-lock system shall be deemed to be satisfactory when the condition $\epsilon \geq 0.75$ is satisfied, where ϵ represents the adhesion utilized, as defined in paragraph 1.2 of appendix 2 to this annex.

5.2.2. The adhesion utilization ϵ shall be measured on road surfaces with a coefficient of adhesion of 0.3 ⁽⁶⁾ or less, and of about 0.8 (dry road), with an initial speed of 50 km/h. To eliminate the effects of differential brake temperatures it is recommended that z_{AL} be determined prior to the determination of k .

- 5.2.3. The test procedure to determine the coefficient of adhesion (k) and the formulae for calculation of the adhesion utilization (ϵ) shall be those laid down in appendix 2 to this annex.
- 5.2.4. The utilization of adhesion by the anti-lock system shall be checked on complete vehicles equipped with anti-lock systems of categories 1 or 2. In the case of vehicles equipped with category 3 anti-lock systems, only the axle(s) with at least one directly controlled wheel must satisfy this requirement.
- 5.2.5. The condition $\epsilon \geq 0,75$ shall be checked with the vehicle laden and unladen.
- The laden test on the high adhesion surface may be omitted if the prescribed force on the control device does not achieve full cycling of the anti-lock system.
- For the unladen test, the control force may be increased up to 100 daN if no cycling is achieved with its full force value (⁽⁷⁾). If 100 daN is insufficient to make the system cycle, then this test may be omitted.
- 5.3. Additional checks
- The following additional checks shall be carried out with the engine disconnected, with the vehicle laden and unladen:
- 5.3.1. The wheels directly controlled by an anti-lock system must not lock when the full force (⁽⁷⁾) is suddenly applied on the control device, on the road surfaces specified in paragraph 5.2.2 of this annex, at an initial speed of $v = 40$ km/h and at a high initial speed $v = 0.8 v_{\max} \leq 120$ km/h (⁽⁸⁾);
- 5.3.2. When an axle passes from a high-adhesion surface (k_H) to a low-adhesion surface (k_L), where $k_H \geq 0.5$ and $k_H/k_L \geq 2$ (⁽⁹⁾), with the full force (⁽⁷⁾) applied on the control device, the directly controlled wheels must not lock. The running speed and the instant of applying the brakes shall be so calculated that, with the anti-lock system fully cycling on the high-adhesion surface, the passage from one surface to the other is made at high and at low speed, under the conditions laid down in paragraph 5.3.1 (⁽⁸⁾);
- 5.3.3. When a vehicle passes from a low-adhesion surface (k_L) to a high-adhesion surface (k_H) where $k_H \geq 0.5$ and $k_H/k_L \geq 2$ (⁽⁹⁾), with the full force (⁽⁷⁾) applied on the control device, the deceleration of the vehicle must rise to the appropriate high value within a reasonable time and the vehicle must not deviate from its initial course. The running speed and the instant of applying the brake shall be so calculated that, with the anti-lock system fully cycling on the low-adhesion surface, the passage from one surface to the other occurs at approximately 50 km/h;
- 5.3.4. The provisions of this paragraph shall only apply to vehicles equipped with anti-lock systems of categories 1 or 2. When the right and left wheels of the vehicle are situated on surfaces with differing coefficients of adhesion (k_H and k_L), where $k_H \geq 0.5$ and $k_H/k_L \geq 2$ (⁽⁹⁾), the directly controlled wheels must not lock when the full force (⁽⁷⁾) is suddenly applied on the control device at a speed of 50 km/h;
- 5.3.5. Furthermore, laden vehicles equipped with anti-lock systems of category 1 shall, under the conditions of paragraph 5.3.4 of this annex satisfy the prescribed braking rate in appendix 3 to this annex;
- 5.3.6. However, in the tests provided in paragraphs 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.3.4 and 5.3.5 of this annex, brief periods of wheel-locking shall be allowed. Furthermore, wheel-locking is permitted when the vehicle speed is less than 15 km/h; likewise, locking of indirectly controlled wheels is permitted at any speed, but stability and steerability must not be affected and the vehicle must not exceed a yaw angle of 15 or deviate from a 3.5 m wide lane;
- 5.3.7. During the tests provided in paragraphs 5.3.4 and 5.3.5 of this annex, steering correction is permitted, if the angular rotation of the steering control is within 120 during the initial 2 seconds, and not more than 240 in all. Furthermore, at the beginning of these tests the longitudinal median plane of the vehicle must pass over the boundary between the high- and low-adhesion surfaces and during these tests no part of the tyres must cross this boundary.

Notes

- (¹) Anti-lock systems with select-high control are deemed to include both directly and indirectly controlled wheels; in systems with select-low control, all sensed wheels are deemed to be directly controlled wheels.
- (²) Until uniform test procedures have been agreed, the manufacturer shall provide the Technical Service with an analysis of potential failures within the controller(s) and their effects. This information shall be subject to discussion and agreement between the Technical Service and the vehicle manufacturer.
- (³) The warning signal may light up again while the vehicle is stationary, provided that it is extinguished before the vehicle speed reaches 10 km/h when no defect is present.
- (⁴) Until uniform test procedures have been agreed, the manufacturers shall provide the Technical Services with their test procedures and results.
- (⁵) It is understood that devices changing the control mode of the anti-lock system are not subject to paragraph 4.4. if in the changed control mode condition all requirements to the category of anti-lock systems, with which the vehicle is equipped, are fulfilled.
- (⁶) Until such test surfaces become generally available, tyres at the limit of wear, and higher values up to 0.4 may be used at the discretion of the Technical Service. The actual value obtained and the type of tyres and surface shall be recorded.
- (⁷) 'Full force' means the maximum force laid down in annex 3 to this Regulation; a higher force may be used if required to activate the anti-lock system.
- (⁸) The purpose of these tests is to check that the wheels do not lock and that the vehicle remains stable; it is not necessary, therefore, to make complete stops and bring the vehicle to a halt on the low-adhesion surface.
- (⁹) k_H is the high-adhesion surface coefficient
 k_L is the low-adhesion surface coefficient
 k_H and k_L are measured as laid down in appendix 2 to this annex.

ANNEX 6

Appendix 1

SYMBOLS AND DEFINITIONS

TABLE: SYMBOLS AND DEFINITIONS

Symbols	Notes
E	wheelbase
ϵ	the adhesion utilized of the vehicle: quotient of the maximum braking rate with the anti-lock system operative (z_{AL}) and the coefficient of adhesion (k)
ϵ_i	the ϵ -value measured on axle i (in the case of a motor vehicle with a category 3 anti-lock system)
ϵ_H	the ϵ -value on the high-adhesion surface
ϵ_L	the ϵ -value on the low-adhesion surface
F	force (N)
F_{dyn}	normal reaction of road surface under dynamic conditions with the anti-lock system operative
F_{idyn}	F_{dyn} on axle i in case of power-driven vehicles
F_i	normal reaction of road surface on axle i under static conditions
F_M	total normal static reaction of road surface on all wheels of power-driven vehicle
$F_{Mnd}^{(1)}$	total normal static reaction of road surface on the unbraked and non-driven axles of the power-driven vehicle
$F_{Md}^{(1)}$	total normal static reaction of road surface on the unbraked and driven axles of the power-driven vehicle
$F_{WM}^{(1)}$	$0.01 F_{Mnd} + 0.015 F_{Md}$
g	acceleration due to gravity (9.81 m/s^2)
h	height of centre of gravity specified by the manufacturer and agreed by the Technical Service conducting the approval test
k	coefficient of adhesion between tyre and road
k_f	k-factor of one front axle
k_H	k-value determined on the high-adhesion surface
k_i	k-value determined on axle i for a vehicle with a category 3 anti-lock system
k_L	k-value determined on the low-adhesion surface
k_{lock}	value of adhesion for 100 % slip
k_M	k-factor of the power-driven vehicle
k_{peak}	maximum value of the curve 'adhesion versus slip'
k_r	k-factor of one rear axle
P	mass of individual vehicle (kg)
R	ratio of k_{peak} to k_{lock}
t	time interval (s)
t_m	mean value of t
t_{min}	minimum value of t
z	braking rate
z_{AL}	braking rate z of the vehicle with the anti-lock system operative
z_m	mean braking rate
z_{max}	maximum value of z
z_{MALS}	z_{AL} of the power-driven vehicle on a 'split surface'

(1) F_{Mnd} and F_{Md} in case of two-axled motor vehicles: these symbols may be simplified to corresponding F_i — symbols.

ANNEX 6

Appendix 2

UTILIZATION OF ADHESION

1. METHOD OF MEASUREMENT

1.1. Determination of the coefficient of adhesion (k).

1.1.1. The coefficient of adhesion (k) shall be determined as the quotient of the maximum braking forces without locking, the wheels and the corresponding dynamic load on the axle being brakes.

1.1.2. The brakes shall be applied on only one axle of the vehicle under test, at an initial speed of 50 km/h. The braking forces shall be distributed between the wheels of the axle to reach maximum performance. The anti-lock system shall be disconnected, or inoperative, between 40 km/h and 20 km/h.

1.1.3. A number of tests at increments of line pressure shall be carried out to determine the maximum braking rate of the vehicle (z_{max}). During each test, a constant input force shall be maintained and the braking rate will be determined by reference to the time taken (t) for the speed to reduce from 40 km/h to 20 km/h using the formula:

$$z = \frac{0,566}{t}$$

z_{max} is the maximum value of z; t is in seconds.

1.1.3.1. Wheel lock may occur below 20 km/h.

1.1.3.2. Starting from the minimum measured value of t, called t_{min} , then select three values of t comprised within t_{min} and $1.05 t_{min}$ and calculate their arithmetical mean value t_m ,

then calculate: $z_m = \frac{0,566}{t_m}$

If it is demonstrated that for practical reasons the three values defined above cannot be obtained, then the minimum time t_{min} may be utilized. However, the requirements of paragraph 1.3 shall still apply.

1.1.4. The braking forces shall be calculated from the measured braking rate and the rolling resistance of the unbraked axle which is equal to 0.015 and 0.010 of the static axle load for a driven axle and a non-driven axle, respectively.

1.1.5. The dynamic load on the axle shall be that given by the formulae in annex 5 to this Regulation.

1.1.6. The value of k shall be rounded to three decimal places.

1.1.7. Then, the test will be repeated for the other axle(s) as defined in paragraphs 1.1.1 to 1.1.6 above.

1.1.8. For example, in the case of a two-axle rear-wheel drive vehicle, with the front axle (1) being braked, the coefficient of adhesion (k) is given by:

$$K_f = \frac{Z_m \cdot P \cdot g - 0,015 F_2}{F_1 + \frac{h}{E} Z_m \cdot P \cdot g}$$

The other symbols (P, h, E) are defined in annex 5 to this Regulation.

1.1.9. One coefficient will be determined for the front axle k_f and one for the rear axle k_r .

1.2. Determination of the adhesion utilized (ϵ).

1.2.1. The adhesion utilized (ϵ) is defined as the quotient of the maximum braking rate with the anti-lock system operative (z_{AL}) and the coefficient of adhesion (k_M) i.e.,

$$\epsilon = \frac{z_{AL}}{k_M}$$

- 1.2.2. From an initial vehicle speed of 55 km/h, the maximum braking rate (z_{AL}) shall be measured with full cycling of the anti-lock braking system and based on the average value of three tests, as in paragraph 1.1.3 of this appendix, using the time taken for the speed to reduce from 45 km/h to 15 km/h, according to the following formula:

$$z_{AL} = \frac{0,849}{t_m}$$

- 1.2.3. The coefficient of adhesion k_M shall be determined by weighting with the dynamic axle loads.

$$K_M = \frac{k_f \cdot F_{fdyn} + k_r \cdot F_{rdyn}}{P \cdot g}$$

where:

$$F_{fdyn} = F_f + \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g$$

$$F_{rdyn} = F_r + \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g$$

- 1.2.4. The value of shall be rounded to two decimal places.
- 1.2.5. In the case of a vehicle equipped with an anti-lock system of categories 1 or 2, the value of z_{AL} will be based on the whole vehicle, with the anti-lock system in operation, and the adhesion utilized (ϵ) is given by the same formula quoted in paragraph 1.2.1 of this appendix.
- 1.2.6. In the case of a vehicle equipped with an anti-lock system of category 3, the value of z_{AL} will be measured on each axle which has at least one directly controlled wheel. For example, for a two-axle rear-wheel drive vehicle with an anti-lock system acting only on the rear axle (2), the adhesion utilized (ϵ) is given by:

$$\epsilon_2 = \frac{z_{AL} \cdot P \cdot g - 0,010 F}{k_2 (F_2 - \frac{h}{E} z_{AL} \cdot P \cdot g)}$$

This calculation shall be made for each axle having at least one directly controlled wheel.

- 1.3. If $\epsilon > 1,00$, the measurements of coefficients of adhesion shall be repeated.

A tolerance of 10 % is accepted.

ANNEX 6

Appendix 3

PERFORMANCE ON DIFFERING ADHESION SURFACES

- 1.1. The prescribed braking rate referred to in paragraph 5.3.5 of this annex may be calculated by reference to the measured coefficient of adhesion of the two surfaces on which this test is carried out. These two surfaces must satisfy the conditions prescribed in paragraph 5.3.4 of this annex.
- 1.2. The coefficient of adhesion (k_H and k_L) of the high- and low-adhesion surfaces, respectively, shall be determined in accordance with the provisions in paragraph 1.1 of appendix 2 to this annex.
- 1.3. The braking rate (z_{MALS}) for laden vehicles shall be:

$$z_{MALS} \geq 0,75 \left(\frac{4k_H + k_L}{5} \right) \text{ et } z_{MALS} \geq k_L$$

ANNEX 6

Appendix 4

METHOD OF SELECTION OF THE LOW ADHESION SURFACE

1. Details of the coefficient of adhesion of the surface selected, as defined in paragraph 5.1.1.2 of this annex, must be given to the Technical Service.
 - 1.1. These data must include a curve of the coefficient of adhesion versus slip (from 0 to 100 per cent slip) for a speed of approximately 40 km/h.
 - 1.1.1. The maximum value of the curve will represent k_{peak} and the value at 100 per cent slip will represent k_{lock} .
 - 1.1.2. The ratio R shall be determined as the quotient of the k_{peak} and k_{lock} .
$$R = \frac{k_{\text{peak}}}{k_{\text{lock}}}$$
 - 1.1.3. The value of R shall be rounded to one decimal place.
 - 1.1.4. The surface to be used must have a ratio R between 1.0 and 2.0 ⁽¹⁾.
 2. Prior to the tests, the Technical Service shall ensure that the selected surface meets the specified requirements and shall be informed of the following:
 - test method to determine R,
 - type of vehicle,
 - axle load and tyres (different loads and different tyres have to be tested and the results shown to the Technical Service which will decide if they are representative for the vehicle to be approved).
 - 2.1. The value of R shall be mentioned in the test report.

The calibration of the surface has to be carried out at least once a year with a representative vehicle to verify the stability of R.

⁽¹⁾ Until such test surfaces become generally available, a ratio R up to 2.5 is acceptable, subject to discussion with the Technical Service.

ANNEX 7

INERTIA DYNAMOMETER TEST METHOD FOR BRAKE LININGS

1. GENERAL

- 1.1. The procedure described in this annex may be applied in the event of a modification of vehicle type resulting from the fitting of brake linings of another type to vehicles which have been approved in accordance with this Regulation.
- 1.2. The alternative types of brake linings shall be checked by comparing their performance with that obtained from the brake linings with which the vehicle was equipped at the time of approval and conforming to the components identified in the relevant information document, a model of which is given in annex 1 to this Regulation.
- 1.3. The Technical Authority responsible for conducting approval tests may at its discretion require comparison of the performance of the brake linings to be carried out in accordance with the relevant provisions contained in annex 3 to this Regulation.
- 1.4. Application for approval by comparison shall be made by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
- 1.5. In the context of this annex 'vehicle' shall mean the vehicle type approved according to this Regulation and for which it is requested that the comparison shall be considered satisfactory.

2. TEST EQUIPMENT

- 2.1. A dynamometer having the following characteristics shall be used for the tests:
- 2.1.1. it shall be capable of generating the inertia required by paragraph 3.1 of this annex, and have the capacity to meet the requirements prescribed by paragraph 1.5 of annex 3 to this Regulation with respect to the Type-I fade test;
- 2.1.2. the brakes fitted shall be identical with those of the original vehicle type concerned;
- 2.1.3. air cooling, if provided, shall be in accordance with paragraph 3.4 of this annex;
- 2.1.4. the instrumentation for the test shall be capable of providing at least the following data:
- 2.1.4.1. a continuous recording of disc or drum rotational speed;
- 2.1.4.2. number of revolutions completed during a stop, to resolution not greater than one eighth of a revolution;
- 2.1.4.3. stop time;
- 2.1.4.4. a continuous recording of the temperature measured in the centre of the path swept by the lining or at mid-thickness of the disc or drum or lining;
- 2.1.4.5. a continuous recording of brake application control line pressure or force;
- 2.1.4.6. a continuous recording of brake output torque.

3. TEST CONDITIONS

- 3.1. The dynamometer shall be set as close as possible, with ± 5 per cent tolerance, to the rotary inertia equivalent to that part of the total inertia of the vehicle braked by the appropriate wheel(s) according to the following formula:

$$I = M R^2$$

where

I = rotational inertia (kgm^2)

R = dynamic tyre rolling radius (m)

M = that part of the maximum mass of the vehicle braked by the appropriate wheel(s). In the case of a single-ended dynamometer, this part shall be calculated from the design braking distribution when deceleration corresponds to the appropriate value given in paragraph 2.1.1 (A) of annex 3 to this Regulation.

- 3.2. The initial rotational speed of the inertia dynamometer shall correspond to the linear speed of the vehicle as prescribed in paragraph 2.1.1 (A) of annex 3 to this Regulation and shall be based on the dynamic rolling radius of the tyre.
- 3.3. Brake linings shall be at least 80 per cent bedded and shall not have exceeded a temperature of 180 °C during the bedding procedure, or alternatively, at the vehicle manufacturer's request, be bedded in accordance with his recommendations.
- 3.4. Cooling air may be used, flowing over the brake in a direction perpendicular to its axis of rotation. The velocity of the cooling air flowing over the brake shall be not greater than 10 km/h. The temperature of the cooling air shall be the ambient temperature.
4. TEST PROCEDURE
- 4.1. Five sample sets of the brake lining shall be subjected to the comparison test; they shall be compared with five sets of linings conforming to the original components identified in the information document concerning the first approval of the vehicle type concerned.
- 4.2. Brake lining equivalence shall be based on a comparison of the results achieved using the test procedures prescribed in this annex and in accordance with the following requirements.
- 4.3. Type-O cold performance test
- 4.3.1. Three brake applications shall be made when the initial temperature is below 100 °C. The temperature shall be measured in accordance with the provisions of paragraph 2.1.4.4 of this annex.
- 4.3.2. Brake applications shall be made from an initial rotational speed equivalent to that given in paragraph 2.1.1 (A) of annex 3 to this Regulation, and the brake shall be applied to achieve a mean torque equivalent to the deceleration prescribed in that paragraph. In addition, tests shall also be carried out at several rotational speeds, the lowest being equivalent to 30 per cent of the maximum speed of the vehicle and the highest being equivalent to 80 per cent of that speed.
- 4.3.3. The mean braking torque recorded during the above cold performance tests on the linings being tested for the purpose of comparison shall, for the same input measurement, be within the test limits ± 15 per cent of the mean braking torque recorded with the brake linings conforming to the component identified in the relevant application for vehicle type approval.
- 4.4. Type-I test (fade test)
- 4.4.1. Heating procedure
- 4.4.1.1. Brake linings shall be tested according to the procedure given in paragraph 1.5.1 of annex 3 to this Regulation.
- 4.4.2. Hot performance
- 4.4.2.1. On completion of the tests required under paragraph 4.4.1 of this annex, the hot braking performance test specified in paragraph 1.5.2 of annex 3 to this Regulation shall be carried out.
- 4.4.2.2. The mean braking torque recorded during the above hot performance tests on the linings being tested for the purpose of comparison shall, for the same input measurement, be within the test limits ± 15 per cent of the mean braking torque recorded with the brake linings conforming to the component identified in the relevant application for vehicle type approval.
5. INSPECTION OF BRAKE LININGS
- 5.1. Brake linings shall be visually inspected on completion of the above tests to check that they are in satisfactory condition for continued use in normal service.
-

Forslag til Rådets afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af FN's Økonomiske Kommission for Europas regulativ nr. 109 vedrørende godkendelse af fabrikationen af regummierede dæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil

(2000/C 212 E/05)

(EØS-relevant tekst)

KOM(1999) 727 endelig udg. — 2000/0003(AVC)

(Forelagt af Kommissionen den 6. januar 2000)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

regummierede dæk, og at opnå en høj grad af sikkerhed og miljøbeskyttelse.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets afgørelse 97/836/EF⁽¹⁾ af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (»Overenskomst af 1958 som revideret«), særlig artikel 3, stk. 3, og artikel 4, stk. 2, andet led,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til samstemmende udtalelse fra Europa-Parlamentet,

og ud fra følgende betragtninger:

(1) De ensartede forskrifter i regulativ nr. 109 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa vedrørende godkendelse af fabrikationen af regummierede dæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil tilsigter at fjerne de tekniske hindringer for samhandelen med motor-køretøjer mellem de kontraherende parter, for så vidt angår

(2) Der er givet meddelelse til de kontraherende parter om regulativ nr. 109, og det er trådt i kraft som bilag til overenskomsten af 1958, som revideret, hos de kontraherende parter, der ikke rettidigt har givet underretning om, at de ikke kan tilslutte sig det.

(3) Der vil senere ved hjælp af et direktiv blive truffet bestemmelse om ensartet anvendelse af regulativ nr. 109, dels for at give virksomhederne tid til at træffe forholdsregler til at overholde regulativets forskrifter, dels for at undgå, at forskellige ikrafttrædelsesdatoer i de enkelte medlemsstater griber forstyrrende ind i markedet for regummierede dæk. Det betyder dog ikke, at regulativet nr. 109 bliver integreret i systemet for typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Eneste Artikel

Det Europæiske Fællesskab tiltræder regulativ nr. 109 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa godkendelse af fabrikationen af regummierede dæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil⁽²⁾.

⁽¹⁾ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

⁽²⁾ Jf. dokument E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rév.2/Add.108

REGULATION No 109

of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE)

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL FOR THE PRODUCTION OF RETREADED PNEUMATIC TYRES FOR COMMERCIAL VEHICLES AND THEIR TRAILERS

(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rév.2/Add.108)

1. SCOPE

This Regulation applies to the production of retreaded tyres intended to be fitted to commercial vehicles and their trailers used on the road. It does not however apply to:

- 1.1. Retreaded tyres for private (passenger) cars and their trailers.
- 1.2. Retreaded tyres with a speed capability below 80 km/h.
- 1.3. Tyres for cycles and motorcycles.
- 1.4. Tyres originally produced without speed symbols and/or load indices.
- 1.5. Tyres originally produced without type approval and without either an »E« or »e« mark.

2. DEFINITIONS — See also figure in annex 9

For the purpose of this Regulation:

- 2.1. »Range of retreaded pneumatic tyres« — means a range of retreaded pneumatic tyres as quoted in paragraph 4.1.4.
- 2.2. »Structure« of a pneumatic-tyre means the technical characteristics of the tyre's carcass. The following structures are distinguished in particular:
 - 2.2.1. »Diagonal« or »Bias ply« describes a pneumatic-tyre structure in which the ply cords extend to the beads and are laid at alternate angles substantially less than 90° to the centreline of the tread.
 - 2.2.2. »Bias belted« describes a pneumatic-tyre structure of diagonal (bias ply) type in which the carcass is stabilised by a belt, comprising two or more layers of substantially inextensible cord material laid at alternate angles close to those of the carcass.
 - 2.2.3. »Radial«, describes a pneumatic-tyre structure in which the ply cords extend to the beads and are laid substantially at 90° to the centreline of the tread, the carcass being stabilised by an essentially inextensible circumferential belt.
- 2.3. »Category of use«
 - 2.3.1. Normal tyre is a tyre intended for normal road use only.
 - 2.3.2. Special use tyre is a tyre intended for mixed use, both on and off road/or at restricted speed.
 - 2.3.3. Snow tyre is a tyre whose tread pattern, or tread pattern and structure, is primarily designed to ensure, in mud and fresh or melting snow, a performance better than that of a Normal Tyre. The tread pattern of a snow tyre generally consists of groove (rib) and solid block elements more widely spaced than on a Normal Tyre.
- 2.4. »Bead« means the part of a pneumatic-tyre which is of such shape and structure as to fit the rim and hold the tyre on it.
- 2.5. »Cord« means the strands forming the fabric of the plies in the pneumatic-tyre.
- 2.6. »Ply« means a layer of »rubber« coated parallel cords.
- 2.7. »Belt« applies to a radial ply or bias belted tyre and means a layer or layers of material or materials underneath the tread, laid substantially in the direction of the centre line of the tread to restrict the carcass in a circumferential direction.
- 2.8. »Breaker« applies to a diagonal ply tyre and means an intermediate ply between the carcass and tread.
- 2.9. »Protective breaker« applies to a radial ply tyre and means an optional intermediate ply between the tread and the belt to minimise damage to the belt.
- 2.10. »Chafer« means material in the bead area to protect the carcass against chafing or abrasion by the wheel rim.
- 2.11. »Carcass« means that structural part of a pneumatic-tyre other than the tread and outermost, »rubber« of the sidewalls which, when inflated, supports the load.
- 2.12. »Tread« means that part of a pneumatic-tyre which is designed to come into contact with the ground, protects the carcass against mechanical damage and contributes to ground adhesion.

- 2.13. »Sidewall« means the part of a pneumatic-tyre between the tread and the area designed to be covered by the rim flange.
- 2.14. »Lower area of tyre« means the area included between the line of maximum section width of the tyre and the area designed to be covered by the edge of the rim.
- 2.15. »Tread groove« means the space between the adjacent ribs or blocks in the tread pattern.
- 2.16. »Section width« means the linear distance between the outside of the sidewalls of an inflated pneumatic-tyre, when fitted to the specified measuring rim, but excluding elevations due to labelling (marking), decoration or protective bands or ribs.
- 2.17. »Overall width« means the linear distance between the outside of the sidewalls of an inflated pneumatic-tyre, when fitted to the specified measuring rim, and including labelling (marking), decoration or protective bands or ribs.
- 2.18. »Section height« means a distance equal to half the difference between the outer diameter of the tyre and the nominal rim diameter.
- 2.19. »Nominal aspect ratio« means one hundred times the number obtained by dividing the number expressing the nominal section height by the number expressing the nominal section width, both dimensions being in the same units.
- 2.20. »Outer diameter« means the overall diameter of an inflated, newly retreaded tyre.
- 2.21. »Tyre size designation« means a designation showing:
- 2.21.1. The nominal section width. This must be expressed in millimetres, except in case of tyres for which the size designation is shown in the first column of the tables in annex 5 to this Regulation.
- 2.21.2. The nominal aspect ratio except in case of tyres for which the size designation is shown in the first column of the tables in annex 5 to this Regulation.
- 2.21.3. A conventional number »d« (the »d« symbol) denoting the nominal rim diameter of the rim and corresponding to its diameter expressed either by codes (numbers below 100) or in millimetres (numbers above 100). Numbers corresponding to both types of measurements may be used in the designation.
- 2.21.3.1. The values of the »d« symbols expressed in millimetres are shown below:

Nominal Rim Diameter Code — »d«	Value of the »d« symbol expressed in mm
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533
22	559
24	610
25	635
14.5	368
16.5	419
17.5	445
19.5	495
20.5	521
22.5	572
24.5	622
26	660
28	711
30	762

- 2.22. »Nominal rim diameter (d)« means the diameter of the rim on which a tyre is designed to be mounted.
- 2.23. »Rim« means the support, either for a tyre-and-tube assembly or for a tubeless tyre, on which the tyre beads are seated.
- 2.24. »Measuring rim« means the rim specified as a »measuring rim width« or »design rim width« for a particular tyre size designation in any edition of one or more of the International Tyre Standards.
- 2.25. »Test rim« means any rim specified as approved or recommended or permitted in one of the International Tyre Standards for a tyre of that size designation and type.
- 2.26. »International Tyre Standard« means any one of the following standard documents:

(a) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ⁽¹⁾: »Standards Manual«

(b) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ⁽¹⁾:

»Engineering Design Information — obsolete data«

(c) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) ⁽²⁾: »Year Book«

(d) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) ⁽³⁾: »Year Book«

(e) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ⁽⁴⁾: »Standards Manual«

(f) The Associação Brasileira de Pneus e Aros (ABPA) ⁽⁵⁾: »Manual de Normas Técnicas«

(g) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) ⁽⁶⁾: »Data Book«

The tyre standards can be obtained from the following addresses:

⁽¹⁾ ETRTO, 32 av. Brugmann-Bte 2, B-1060 Bruxelles.

⁽²⁾ TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 Etats-Unis d'Amérique.

⁽³⁾ JATMA, 9th Floor, Toranomom Building No 1-12, 1-Chome Toranomom Minato-ku, Tokyo 105, Japon.

⁽⁴⁾ TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australie.

⁽⁵⁾ ABPA, Avenida Paulista 244-12° Andar, CEP, 01310 Sao Paulo, SP Brésil.

⁽⁶⁾ STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö.

- 2.27. »Chunking« means the breaking away of pieces of rubber from the tread.
- 2.28. »Cord separation« means the parting of the cords from their rubber coating.
- 2.29. »Ply separation« means the parting of adjacent plies.
- 2.30. »Tread separation« means the pulling away of the tread from the carcass.
- 2.31. »Service description« means the specific combination of the load index and speed symbol of the tyre.
- 2.32. »Load index« means a numerical code which indicates the load the tyre can carry at the speed corresponding to the associated speed symbol and when operated in conformity with the service conditions specified by the manufacturer. A pneumatic tyre can have more than one load index to indicate its load capacity when used in single or dual (twin) formation, or to indicate an alternative load capacity (Unique point) on which a load variation in accordance with paragraph 2.35 and annex 8 to this Regulation is not permitted.

The list of load indices and the corresponding loads are shown in annex 4 to this Regulation.

2.33. »Speed symbol« means:

2.33.1. An alphabetical symbol indicating the speed at which the tyre can carry the load given by the associated load index.

2.33.2. The speed symbols and corresponding speeds are as shown in the table below:

Speed Symbol	Corresponding maximum speed (km/h)
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210

- 2.34. »Unique Point« means an additional service description, marked adjacent to the normal service description, but which must not be used for calculating a load capacity variation as defined in paragraph 2.35 and in annex 8 to this Regulation.
- 2.35. »Load-capacity variation with speed« means an alternative load capacity for the tyre when used at a speed different from that indicated by the speed symbol in the normal service description. The permissible variations are given in the table in annex 8 to this Regulation.
- 2.36. »Retreading production unit« means a site or group of localised sites where finished retread tyres are produced.
- 2.37. »Retreading« means the generic term for reconditioning a used tyre by replacing the worn tread with new material. It may also include renovation of the outermost sidewall surface and replacement of the crown plies or the protective breaker. It covers the following process methods:
- 2.37.1. »Top capping« — replacement of the tread;
- 2.37.2. »Re-capping« — replacement of the tread and with the new material extending over part of the sidewall;
- 2.37.3. »Bead to bead« — replacement of the tread and renovation of the sidewall including all or part of the lower area of the tyre.
- 2.38. »Casing« is the worn tyre comprising carcass and remaining tread and sidewall material.
- 2.39. »Buffing« is the process of removing old material from the casing to prepare the surface for the new material.
- 2.40. »Repair« is the remedial work carried out to damaged casings within recognised limits.
- 2.41. »Tread material« is a material in a condition suitable for replacing the worn tread. It can be in several forms for example:
- 2.41.1. »Camel-back« — pre-cut lengths of material which has been extruded to give the required cross section profile and subsequently fitted cold to the prepared casing. The new material must be cured.
- 2.41.2. »Strip-wound« — a ribbon of tread material which is directly extruded and wound on to the prepared casing and built up to the required cross sectional contour. The new material must be cured.
- 2.41.3. »Direct extrusion« — tread material extruded to give the required cross sectional profile and directly extruded on to the prepared casing. The new material must be cured.
- 2.41.4. »Pre-cured« — a previously formed and cured tread applied to the prepared casing. The new material must be bonded to the casing.
- 2.42. »Sidewall veneer« is a material used to cover the sidewalls of the casing thereby allowing the required markings to be formed.
- 2.43. »Cushion gum« is a material used as a bonding layer between new tread and casing and for repairing minor damage.
- 2.44. »Cement« is an adhesive solution to hold new materials in place prior to the curing process.
- 2.45. »Cure« is the term used to describe the change in physical properties of the new material which is brought about usually by the application of heat and pressure for a set period of time under controlled conditions.

3. MARKINGS

- 3.1. An example of the arrangement of retreaded tyre markings is shown in annex 3 to this Regulation.
- 3.2. Retreaded tyres shall display on both sidewalls in the case of symmetrical tyres and at least on the outer sidewall in the case of asymmetrical tyres:
- 3.2.1. The brand name or trade mark;
- 3.2.2. The tyre-size designation as defined in paragraph 2.21;
- 3.2.3. An indication of the structure as follows:
- 3.2.3.1. On diagonal (bias-ply) tyres; no indication, or the letter »D« placed in front of the rim diameter marking;
- 3.2.3.2. On radial-ply tyres; the letter »R« placed in front of the rim diameter marking and optionally the word »RADIAL«;
- 3.2.3.3. On bias belted tyres; the letter »B« placed in front of the rim diameter marking and in addition the words »BIAS-BELTED«;
- 3.2.4. The service description comprising:
- 3.2.4.1. An indication of the tyre's nominal load capacity/capacities in the form of the load index/indices prescribed in paragraph 2.32;
- 3.2.4.2. An indication of the tyre's nominal speed capability in the form of the symbol prescribed in paragraph 2.33;
- 3.2.5. If applicable, one alternative service description, the Unique point, comprising:
- 3.2.5.1. An indication of the tyres load capacity/capacities in the form of the load index/indices prescribed in paragraph 2.32;
- 3.2.5.2. An indication of the speed capability in the form of the symbol prescribed in paragraph 2.33;
- 3.2.6. The word »TUBELESS« if the tyre is designed for use without an inner tube.
- 3.2.7. The inscription M+S or MS or M.S. or M & S in the case of a snow tyre.
- 3.2.8. The date of retreading as follows:
- 3.2.8.1. Up to 31 December 1999; either as prescribed in paragraph 3.2.8.2 or in the form of a group of three digits, the first two showing the week number and the third, the year of the decade of manufacture. The date code can cover a period of production from the week indicated by the week number up to and including the week number plus three. For example, the marking »253« could indicate a tyre which was retreaded in weeks 25, 26, 27 or 28 of the year 1993.
- The date code may be marked on one sidewall only.
- 3.2.8.2. As from 1 January 2000; in the form of a group of four digits, the first two showing the week number and the second two showing the year in which the tyre was retreaded. The date code can cover a period of production from the week indicated by the week number up to and including the week number plus three. For example, the marking »2503« could indicate a tyre which was retreaded in weeks 25, 26, 27 or 28 of the year 2003.
- The date code may be marked on one sidewall only.
- 3.2.9. In the case of tyres which can be regrooved, the symbol »U« in a circle at least 20 mm diameter, or the word »REGROOVABLE«, moulded into or on to each sidewall.
- 3.2.10. An indication, by the means of the »PSI« index, of the inflation pressure to be adopted for the load/speed endurance tests, as explained in annex 7, appendix 2 to this Regulation.
- This indication may be placed on one sidewall only.
- 3.2.11. The term »RETREAD« or »REMOULD« (after 1 January 1999 only the word »RETREAD« shall be used). At the request of the retreader, the same term in other languages may also be added.
- 3.3. Prior to approval tyres shall exhibit a free space sufficiently large to accommodate an approval mark as referred to in paragraph 5.8 and as shown in annex 2 to this Regulation.
- 3.4. Following approval, the markings referred to in paragraph 5.8 and as shown in annex 2 to this Regulation shall be affixed in the free space referred to in paragraph 3.3. This marking may be affixed to one sidewall only.

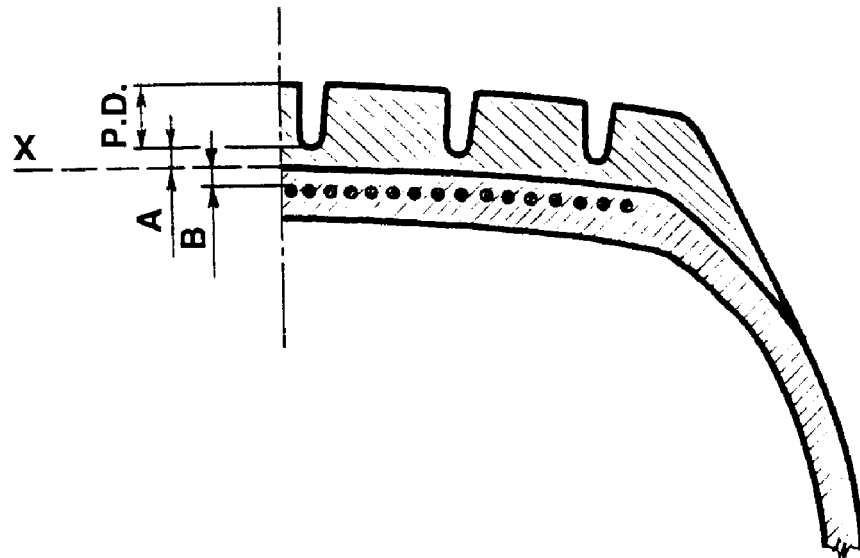
- 3.5. The markings referred to in paragraph 3.2 and the approval mark prescribed in paragraphs 3.4 and 5.8 shall be clearly legible and shall be moulded on to or into the tyre or shall be permanently marked on to the tyre.
- 3.6. As far as any of the original manufacturer's specifications are still legible after the tyres have been retreaded, they shall be regarded as specifications of the retreader for the retreaded tyre. If these original specifications do not apply after retreading they shall be completely removed.
- 3.7. The original »E« or »e« approval mark and approval number and any other subsequent retreading production unit's approval mark and number, if no longer applicable, shall be removed.
4. APPLICATION FOR APPROVAL
- The following procedures are applicable to the approval of a tyre retreading production unit:
- 4.1. The application for approval of a retreading production unit shall be submitted by the holder of the trade name or trade mark to be applied to the tyre or by his duly accredited representative. It shall specify:
- 4.1.1. An outline of the structure of the company producing the retreaded tyres.
- 4.1.2. A brief description of the quality management system, which ensures the effective control of the tyre retreading procedures to meet the requirements of this Regulation.
- 4.1.3. The trade names or marks to be applied to the retreaded tyres produced.
- 4.1.4. The following information in relation to the range of tyres to be retreaded:
- 4.1.4.1. the range of tyre sizes;
- 4.1.4.2. the structure of tyres (diagonal or bias ply, bias-belted or radial);
- 4.1.4.3. the category of use of tyres (normal or snow tyres etc.);
- 4.1.4.4. the system of retreading and the method of application of the new materials to be used, as defined in paragraphs 2.37 and 2.41;
- 4.1.4.5. the maximum speed symbol of the tyres to be retreaded;
- 4.1.4.6. the maximum load index of the tyres to be retreaded;
- 4.1.4.7. the nominated International Tyre Standard to which the range of tyres conform.
5. APPROVAL
- 5.1. To retread tyres requires the approval of the retreading production unit by the approval authorities in accordance with the requirements of this Regulation. The approval authority shall take the necessary measures as described in this Regulation in order to ensure that the tyres retreaded in the respective production unit will meet with the requirements stated in this Regulation. The retread production unit shall be fully responsible for ensuring that the retreaded tyres will meet the requirements of this Regulation and that they will perform adequately in normal use.
- 5.2. In addition to the normal requirements for the initial assessment of the tyre retreading production unit, the approval authority shall be satisfied that the procedures, operation, instructions and specification documentation provided by material suppliers are in a language readily understood by the tyre retreading production unit operatives.
- 5.3. The approval authority shall ensure that the procedures and operations documentation for each production unit contains specifications, appropriate to the repair materials and processes used, of the limits of repairable damage or penetrations to the tyre carcass, whether such damage is existing or is caused during the processes of preparation for retreading.
- 5.4. Before granting approval the authority must be satisfied that retreaded tyres conform to this Regulation and that the tests prescribed in paragraphs 6.5 and 6.6 have been successfully carried out on at least 5 and not necessarily more than 20 samples of retreaded tyres representative of the range of tyres produced by the retreading production unit.
- 5.5. In the case of each failure being recorded during tests, two further samples of the same specification tyre shall be tested. If either or both of these second two samples fail, then a final submission of two samples shall be tested.
- If either or both of the final two samples fail, then the application for approval of the retreading production unit shall be rejected.
- 5.6. If all the requirements of this Regulation are met, then approval shall be granted and an approval number shall be assigned to each retreading production unit approved. The first two digits of this number shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the approval. The approval number shall be preceded by »109R« signifying that the approval applies to a tyre retreaded as prescribed in this Regulation.

The same authority shall not assign the same number to another production unit covered by this Regulation.

- 5.7. Notice of approval or of extension, refusal or withdrawal of approval or of production definitely discontinued pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the 1958 Agreement applying this Regulation, by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.
- 5.8. There shall be affixed conspicuously to every retreaded tyre conforming to this Regulation, in the space referred to in paragraph 3.3 and in addition to the markings prescribed in paragraph 3.2, an international approval mark consisting of:
- 5.8.1. A circle surrounding the letter »E« followed by the distinguishing number of the country which granted approval ⁽¹⁾; and
- 5.8.2. An approval number as described in paragraph 5.6.
- 5.9. Annex 2 to this Regulation gives an example of the arrangements of the approval mark.
6. PRESCRIPTIONS
- 6.1. Tyres shall not be accepted for first retread unless they have been type approved and bear either an »E« or »e« mark, except that this requirement shall not be mandatory until 1 January 2000 at the latest.
- 6.2. Conditions before retreading:
- 6.2.1. Tyres shall be clean and dry before inspection.
- 6.2.2. Before buffing, each tyre shall be thoroughly examined both internally and externally to ensure its suitability for retreading.
- 6.2.3. Tyres where damage is visible which has resulted from overload or underinflation shall not be retreaded.
- 6.2.4. Tyres showing any of the following damage shall not be accepted for retreading:
- 6.2.4.1. General:
- (a) non repairable rubber cracking extending through to the carcass
 - (b) carcass break up
 - (c) appreciable oil or chemical attack
 - (d) damaged or broken bead core
 - (e) previous repairs of damage outside specified injury limits — see paragraph 5.3.
- 6.2.4.2. Conditions outside specified limits of repairability — see paragraph 5.3:
- (a) carcass penetrations or damage after preparation for repair
 - (b) multiple damage too close together
 - (c) substantial deterioration of inner liner
 - (d) bead damage
 - (e) exposed carcass cords
 - (f) loose cords
 - (g) belt ply separation
 - (h) permanently deformed or kinked (steel) carcass cords
 - (i) circumferential cracking above the bead
 - (j) corroded steel cord or bead wire

⁽¹⁾ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32-36 (libres), 37 pour la Turquie, 38-39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par les États membres qui utilisent leurs propres marques CEE) et 43 pour le Japon. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ou de leur adhésion à cet Accord et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

- 6.3. Preparation:
- 6.3.1. After buffing, and before the application of new material, each tyre shall be thoroughly re-examined, at least externally, to ensure its continued suitability for retreading.
- 6.3.2. The entire surface to which new material is to be applied shall have been prepared without overheating. The buffed surface texture shall not contain deep buffing lacerations or loose material.
- 6.3.3. Where procured material is to be used the contours of the prepared area shall meet the requirements of the material manufacturer.
- 6.3.4. Damage caused during buffing must not exceed defined limits of repair, see paragraph 5.3, and must be repaired.
- 6.3.5. Buffing damage to diagonal ply tyres shall not extend beyond the outermost carcass ply in the crown area. It shall be assumed that the first ply encountered is a carcass ply unless a breaker can be positively identified. If a breaker is fitted, localised damage is permissible.
- 6.3.6. Localised buffing damage to the belt of radial tyres is permissible. For larger damage it is permissible for the complete belt or sections of the belt to be replaced. Where a protective breaker is fitted, and can be positively identified as such, if it is damaged it is permissible to remove it and it need not be renewed.
- 6.3.7. Exposed steel parts shall be treated as soon as possible with appropriate material as defined by the manufacturer of that appropriate material.
- 6.4. Retreading:
- 6.4.1. The retreader must ensure that either the manufacturer or the supplier of repair materials, including patches, is responsible for the following:
- (a) defining method(s) of application and storage, if requested by the retreader, in the national language of the country in which the materials are to be used;
 - (b) defining limits of damage for which the materials are designed, if requested by the retreader, in the national language of the country in which the materials are to be used;
 - (c) ensuring that reinforced patches for tyres, if correctly applied in carcass repairs, are suitable for the purpose;
 - (d) ensuring that the patches are capable of withstanding twice the maximum inflation pressure as given by the tyre manufacturer;
 - (e) ensuring the suitability of any other repair materials for the service intended.
- 6.4.2. The retreader shall be responsible for the correct application of the repair material and for ensuring that the repair is free from any defects which may affect the satisfactory service life of the tyre.
- 6.4.3. The area surrounding a reinforced repair to a sidewall or shoulder of a radial ply tyre may bulge slightly when the tyre is fitted and inflated to the recommended operating pressure. Reinforced repair materials with physical properties that restrict the height of the bulge to not more than 4 mm shall be used.
- 6.4.4. The retreader shall ensure that either the manufacturer or the supplier of tread and sidewall material issues specifications concerning the conditions of storage and use of the material in order to guarantee the material's qualities. If requested by the retreader, this information shall be in the national language of the country in which the materials are to be used.
- 6.4.5. The retreader must ensure that the repair material and/or compound is documented in a manufacturer's or supplier's certificate. The material compound must be suitable for the intended use of the tyre.
- 6.4.6. The processed tyre shall be cured as soon as possible after the completion of all repairs and building-up operations and at the latest according to the material manufacturer's specifications.
- 6.4.7. The tyre shall be cured for the length of time and at the temperature and pressure, appropriate to, and specified for, the materials and processing equipment used. The dimensions of the mould must be appropriate to the thickness of the new material and the size of the buffed tyre.
- 6.4.8. The thickness of original material after buffing and the average thickness of any new material under the tread pattern after retreading shall be as given in paragraphs 6.4.8.1 and 6.4.8.2.
- 6.4.8.1. For radial ply tyres (mm):
- $$3 \leq (A+B) \leq 13 \text{ (3,0 mm min.; 13,0 mm max.)}$$
- $$A \geq 2 \text{ (2,0 mm min.)}$$
- $$B \geq 0 \text{ (0,0 mm min.)}$$



P.D. = Pattern depth

X = Buff line

A = Average thickness of new material under pattern

B = Minimum thickness of original material above belt after buffing

6.4.8.2. For diagonal (Bias-ply) tyres:

The thickness of original material above the breaker shall be ≥ 0.80 mm;

The average thickness of new material above the buffed casting line shall be ≥ 2.00 mm;

The combined thickness of original and new material beneath the base of the grooves of the tread pattern shall be ≥ 3.00 mm and ≤ 13.00 mm.

6.4.9. The service description of a retreaded tyre shall not show either a higher speed symbol or a higher load index than that of the original, first life, tyre unless approval has been granted to the manufacturer of the original, first life, tyre for that same carcass to be used at the revised service description.

Information that an original, first life, carcass has been upgraded in this way shall be made freely available by an approval authority to any retreading production unit and shall be communicated to other parties to the 1958 Agreement (see Article 5 of the Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the basis of these Prescriptions — document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

The standard form shown in annex 1 to Regulation No. 54 shall be used to communicate this information.

6.4.10. Upgrading of the service description as given in paragraph 6.4.9 shall only be permitted for the first retread of an original, first life tyre.

Tyres which have been previously retreaded shall not have either the speed symbol or the load index raised above that shown on the used casing.

6.5. Inspection:

6.5.1. After curing, whilst a degree of heat is retained in a tyre, each retreaded tyre shall be examined to ensure that it is free from any apparent defects. During or after retreading the tyre must be inflated to at least 1.5 bar for examination. Where there is any apparent defect in the profile of the tyre (e.g. blister, depression, etc.) the tyre shall be specifically examined to determine the cause of this defect.

6.5.2. Before, during or after retreading the tyre shall be checked at least once for the integrity of its structure by means of a suitable inspection method.

6.5.3. For the purposes of quality control a number of retreaded tyres shall be subjected to destructive or non destructive testing or examination. The quantity of tyres checked and the results shall be recorded.

6.5.4. After retreading, the dimensions of the retreaded tyre, when measured in accordance with annex 6 to this Regulation, must conform either to dimensions calculated according to the procedures in paragraph 7 or to those given in annex 5 to this Regulation. Note that the maximum outer diameter of a retreaded tyre may be up to 1.5 per cent greater than the maximum outer diameter of a new, original tyre permitted by Regulation No 54.

6.6. Performance test:

6.6.1. Tyres retreaded to comply with this Regulation shall be capable of meeting the load/speed endurance test as specified in annex 7 to this Regulation.

6.6.2. A retreaded tyre which after undergoing the load/speed endurance test does not exhibit any tread separation, ply separation, cord separation, chunking or broken cords shall be deemed to have passed the test.

6.6.3. The outer diameter of the tyre, measured six hours after the load/speed endurance test, must not differ by more than ± 3.5 per cent from the outer diameter as measured before the test.

7. SPECIFICATIONS

7.1. Tyres retreaded to comply with this Regulation shall conform to the following dimensions:

7.1.1. Section width:

7.1.1.1. The section width shall be calculated by the following formula:

$$S = S1 + K(A - A1)$$

where:

S: is the actual section width in millimetres as measured on the test rim;

S1: is the value of the »Design Section Width«, referred to the measuring rim, as quoted in the International Tyre Standard specified by the retreader for the tyre size in question;

A: is the width of the test rim in millimetres;

A1: is the width in millimetres of the measuring rim as quoted in the International Tyre Standard specified by the retreader for the tyre size in question.

K: is a factor and shall be taken to equal 0.4.

7.1.2. Outer diameter:

7.1.2.1. The theoretical outer diameter of a retreaded tyre shall be calculated by the following formula:

$$D = d + 2H$$

where:

D: is the theoretical outer diameter in millimetres,

d: is the conventional number defined in paragraph 2.21.3 in millimetres;

H: is nominal section height in millimetres and is equal to S_n multiplied by 0.01 R_a

where:

S_n : is the nominal section width in millimetres;

R_a : is the nominal aspect ratio.

All of the above symbols are as quoted in the tyre size designation as shown on the sidewall of the tyre in conformity with the requirements of paragraph 3.2.2 and as defined in paragraph 2.21.

7.1.2.2. However, for tyres whose designation is given in the first column of the tables in annex 5 to ECE Regulation No 54, the outer diameter shall be that given in those tables.

7.1.3. Method of measuring retreaded tyres:

7.1.3.1. The dimensions of retreaded tyres shall be measured in accordance with the procedures given in annex 6 to this Regulation.

7.1.4. Section width specifications:

7.1.4.1. The actual overall width may be less than the section width or widths determined in paragraph 7.1.

7.1.4.2. The actual overall width may also exceed the value or values determined in paragraph 7.1 by:

4 per cent in the case of radial ply tyres and

8 per cent in the case of diagonal (bias-ply) and bias belted tyres.

However, for tyres with a section width exceeding 305 mm, intended for fitting in dual (twin) formation, the nominal value or values shall not be exceeded by more than:

2 per cent in the case of radial ply tyres and

4 per cent for diagonal (bias-ply) and bias belted tyres.

7.1.5. Outer diameter specifications:

7.1.5.1. The actual outer diameter of a retreaded tyre must not be outside the values of D_{\min} and D_{\max} obtained by the following formulae:

$$D_{\min} = d + (2H \times a)$$

$$D_{\max} = 1,015 \times [d + (2H \times b)]$$

where:

7.1.5.1.1. For sizes not given in the tables in annex 5 to this Regulation, »H« and »d« are as defined in paragraph 7.1.2.1.

7.1.5.1.2. For sizes mentioned in paragraph 7.1.2.2 above:

$$H = 0,5 (D - d)$$

where »D« is the outer diameter and »d« the Nominal rim diameter quoted in the above-mentioned tables for the size in question.

7.1.5.1.3. The coefficient »a« = 0,97

7.1.5.1.4. The coefficient »b« is:

	Radial tyres	Diagonal (bias-ply) and bias belted tyres
for normal use tyres	1,04	1,07
for special use tyres	1,06	1,09

7.1.5.2. For snow tyres the maximum outer diameter (D_{\max}) calculated in paragraph 7.1.5.1. may be exceeded by not more than 1 per cent.

8. MODIFICATIONS TO THE APPROVAL

8.1. Every modification concerning a retreading production unit amending any of the information given by the retreading production unit in the Application for Approval, see paragraph 4, shall be notified to the approval authority which approved the retreading production unit. That authority may then either:

8.1.1. Consider that the modifications made are unlikely to have an appreciable adverse effect and that in any case the retreading production unit still meets the requirements; or

8.1.2. Require a further investigation of the approval.

8.2. Confirmation of, or refusal of, approval, specifying the modifications, shall be communicated by the procedure specified in paragraph 5.7 to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.

9. CONFORMITY OF PRODUCTION

The conformity of production procedures shall comply with those set out in the Agreement, Appendix 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), with the following requirements:

9.1. The retreading production unit approved according to this Regulation shall conform to the requirements set out in paragraph 6.

9.2. The holder of the approval shall ensure that, during each year of production, and spread throughout that year, at least the following number of tyres, representative of the range being produced, is checked and tested as prescribed in this Regulation:

- 9.2.1. 0.01 per cent of the total annual production but in any case not less than 2 and not necessarily more than 10.
- 9.3. If the requirements of paragraph 9.2 are carried out by or under the control of the approval authority, the results may be used as part of, or instead of, those prescribed in paragraph 9.4.
- 9.4. The authority which has approved the retreading production unit may at any time verify the conformity control methods applied in each production facility. For each production facility, the type approval authority shall take samples at random during each and every production year and at least the following number of tyres, representative of the range being produced, shall be checked and tested as prescribed in this Regulation:
- 9.4.1. 0.01 per cent of the total annual production but in any case not less than 2 and not necessarily more than 10.
- 9.5. The tests and checks of paragraph 9.4 may replace those required in paragraph 9.2.
10. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION
- 10.1. The approval granted in respect of a retreading production unit pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirements of paragraph 9 are not complied with or if the retreading production unit or the retreaded tyres produced by that retreading production unit have failed to meet the requirements prescribed in paragraph 9.
- 10.2. If a Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith so notify the other Contracting Parties to the 1958 Agreement applying this Regulation, by means of a communication form conforming to the model shown in annex 1 to this Regulation.
11. PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED
- The authority which granted the approval of the retreading production unit shall be informed if operations and manufacture of retreaded tyres approved within the scope of this Regulation cease. On receipt of this information the authority shall communicate this information to the other Parties to the 1958 Agreement applying this Regulation by means of a communication form conforming to the model shown in annex 1 to this Regulation.
12. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES RESPONSIBLE FOR CONDUCTING APPROVAL TESTS, OF TEST LABORATORIES, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS
- 12.1. The Parties to the 1958 Agreement which apply this Regulation shall communicate to the United Nations Secretariat the names and addresses of the technical services responsible for conducting approval tests and, where applicable, of the approved test laboratories and of the administrative departments which grant approval and to which forms certifying approval or refusal or withdrawal of approval or production definitely discontinued, issued in other countries, are to be sent.
- 12.2. The Parties to the 1958 Agreement which apply this Regulation may use laboratories of tyre manufacturers or retreading production units and may designate, as approved test laboratories, those which are situated either in the territory of that Party or in the territory of another Party to the 1958 Agreement subject to a preliminary acceptance of this procedure by the competent administrative department of the latter.
- 12.3. Where a Party to the 1958 Agreement applies paragraph 12.2, it may, if it so desires, be represented at the tests.
-

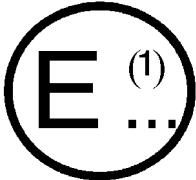
ANNEX 1

COMMUNICATION

(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

issued by: Name of administration:

.....
.....
.....



concerning: ⁽²⁾

- APPROVAL GRANTED
- APPROVAL EXTENDED
- APPROVAL REFUSED
- APPROVAL WITHDRAWN
- PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

of a retreading production unit pursuant to Regulation No 109.

Approval No: Extension No:

1. Retreader's name or trade mark:
2. Name and address of retreading production unit:
3. If applicable, name and address of retreader's representative:
4. Summarised description as in paragraphs 4.1.3 and 4.1.4 of this Regulation:
5. Technical service and, where applicable, test laboratory approved for purposes of approval or verification of conformity:
6. Date of report issued by that service:
7. Number of report issued by that service:
8. Reason(s) of extension (if applicable):
9. Any remarks:
10. Place:
11. Date:
12. Signature
13. Annexed to this communication is a list of documents in the approval file deposited at the Approval Authority which has considered this approval and which can be obtained upon request.

⁽¹⁾ Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn an approval (see approval provisions in the Regulation).

⁽²⁾ Delete that which does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENT OF APPROVAL MARK



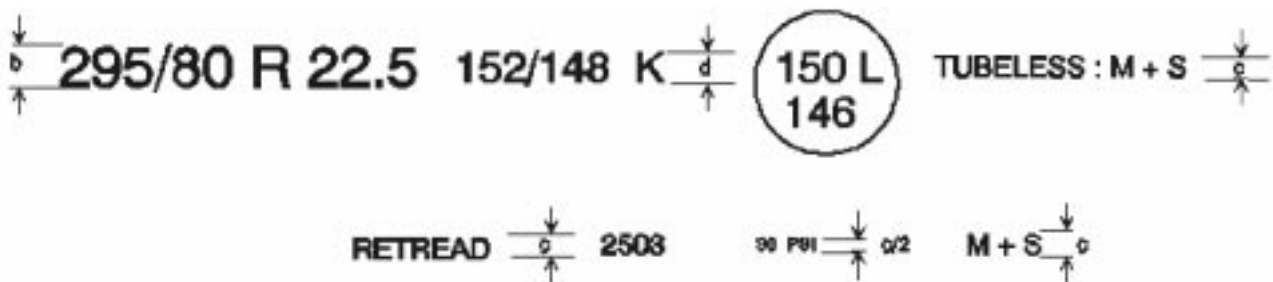
a = 12 mm (minimum)

The above approval mark affixed to a retreaded tyre shows that the retreading production unit concerned has been approved in the Netherlands (E4) under approval number 109R002439 meeting the requirements of this Regulation in its original form (00).

The approval number must be placed close to the circle and either above or below the »E« or left or right of that letter. The digits of the approval number must be on the same side of the »E« and face in the same direction. The use of Roman numerals as approval numbers should be avoided so as to prevent any confusion with other symbols.

ANNEX 3

ARRANGEMENT OF RETREAD TYRE MARKINGS



Minimum heights of markings (mm)	
Tyres of rim diameter ≤ code 20 or ≤ 508 mm or of section width ≤ 235 mm or ≤ 9"	Tyres of rim diameter > code 20 or > 508 mm or of section width > 235 mm or > 9"
b	6
c	4
d	6

The above example defines a retreaded pneumatic tyre:

Having a nominal section width of 295;

Having a nominal aspect ratio of 80;

Of radial-ply structure (R);

Having a nominal rim diameter of 572 mm, for which the code is 22.5;

Having load capacities of 3 550 kg (single) and 3 150 kg (twinned or dual), corresponding respectively to the load indices 152 and 148 shown in annex 4 to this Regulation;

Having a nominal speed symbol K (reference speed 110 km/h);

Able to be used at the Unique Point, speed symbol L (reference speed 120 km/h); with a load capacity of 3 350 kg (single) and 3 000 kg (twinned or dual), corresponding respectively to the load indices 150 and 146 shown in annex 4 to this Regulation;

Intended to be used without an inner tube («TUBELESS») and of Snow type (M+S);

Retreaded in the weeks 25, 26, 27 or 28 of the year 2003.

Requiring to be inflated to 620 kPa for load/speed endurance tests, for which the PSI symbol is 90.

The positioning and order of the markings constituting the tyre designation shall be as follows:

- The size designation, comprising the nominal section width, the nominal aspect ratio, the type-of-structure symbol (where applicable) and the nominal rim diameter, shall be grouped as shown in the above example, that is: 295/80R22,5;
- The service description, comprising the load indices and the speed symbol shall be placed together near the size designation. It may either precede the size designation or follow it or be placed above or below it;
- The symbol «TUBELESS» and «M+S» may be at a distance from the size designation symbol.
- The word «RETREAD» may be at a distance from the size-designation symbol.
- If paragraph 3.2.5 of this Regulation is applied, the additional service description (Unique Point), comprising the load indices and speed symbol, must be shown inside a circle near the nominal service description appearing on the tyre sidewall.

ANNEX 4

LIST OF LOAD INDICES AND CORRESPONDING LOAD CAPACITIES

Load index (LI) and load capacity — kg													
LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
0	45	40	140	80	450	120	1 400	160	4 500	200	14 000	240	45 000
1	46.2	41	145	81	462	121	1 450	161	4 625	201	14 500	241	46 250
2	47.5	42	150	82	475	122	1 500	162	4 750	202	15 000	242	47 500
3	48.7	43	155	83	487	123	1 550	163	4 875	203	15 500	243	48 750
4	50	44	160	84	500	124	1 600	164	5 000	204	16 000	244	50 000
5	51.5	45	165	85	515	125	1 650	165	5 150	205	16 500	245	51 500
6	53	46	170	86	530	126	1 700	166	5 300	206	17 000	246	53 000
7	54.5	47	175	87	545	127	1 750	167	5 450	207	17 500	247	54 500
8	56	48	180	88	560	128	1 800	168	5 600	208	18 000	248	56 000
9	58	49	185	89	580	129	1 850	169	5 800	209	18 500	249	58 000
10	60	50	190	90	600	130	1 900	170	6 000	210	19 000	250	60 000
11	61.5	51	195	91	615	131	1 950	171	6 150	211	19 500	251	61 500
12	63	52	200	92	630	132	2 000	172	6 300	212	20 000	252	63 000
13	65	53	206	93	650	133	2 060	173	6 500	213	20 600	253	65 000
14	67	54	212	94	670	134	2 120	174	6 700	214	21 200	254	67 000
15	69	55	218	95	690	135	2 180	175	6 900	215	21 800	255	69 000
16	71	56	224	96	710	136	2 240	176	7 100	216	22 400	256	71 000
17	73	57	230	97	730	137	2 300	177	7 300	217	23 000	257	73 000
18	75	58	236	98	750	138	2 360	178	7 500	218	23 600	258	75 000
19	77.5	59	243	99	775	139	2 430	179	7 750	219	24 300	259	77 500
20	80	60	250	100	800	140	2 500	180	8 000	220	25 000	260	80 000
21	82.5	61	257	101	825	141	2 575	181	8 250	221	25 750	261	82 500
22	85	62	265	102	850	142	2 650	182	8 500	222	26 500	262	85 000
23	87.5	63	272	103	875	143	2 725	183	8 750	223	27 250	263	87 500
24	90	64	280	104	900	144	2 800	184	9 000	224	28 000	264	90 000
25	92.5	65	290	105	925	145	2 900	185	9 250	225	29 000	265	92 500
26	95	66	300	106	950	146	3 000	186	9 500	226	30 000	266	95 000
27	97.5	67	307	107	975	147	3 075	187	9 750	227	30 750	267	97 500
28	100	68	315	108	1 000	148	3 150	188	10 000	228	31 500	268	100 000
29	103	69	325	109	1 030	149	3 250	189	10 300	229	32 500	269	103 000
30	106	70	335	110	1 060	150	3 350	190	10 600	230	33 500	270	106 000
31	109	71	345	111	1 090	151	3 450	191	10 900	231	34 500	271	109 000
32	112	72	355	112	1 120	152	3 550	192	11 200	232	35 500	272	112 000
33	115	73	365	113	1 150	153	3 650	193	11 500	233	36 500	273	115 000
34	118	74	375	114	1 180	154	3 750	194	11 800	234	37 500	274	118 000
35	121	75	387	115	1 215	155	3 875	195	12 150	235	38 750	275	121 500
36	125	76	400	116	1 250	156	4 000	196	12 500	236	40 000	276	125 000
37	128	77	412	117	1 285	157	4 125	197	12 850	237	41 250	277	128 500
38	132	78	425	118	1 320	158	4 250	198	13 200	238	42 500	278	132 000
39	136	79	437	119	1 360	159	4 375	199	13 600	239	43 750	279	136 000

ANNEX 5

TYRE SIZE DESIGNATION AND DIMENSIONS

(in accordance with ECE Regulation No 54)

For this information refer to annex 5 of ECE Regulation No 54

Note that with reference to paragraph 6.5.4 of this Regulation, the outer diameter of a retreaded tyre may in all cases be greater than that shown in the tables in annex 5 to Regulation No 54 but by no more than 1.5 per cent.

ANNEX 6

METHOD OF MEASURING PNEUMATIC TYRES

1. The tyre shall be mounted on the test rim specified by the retreader and inflated to the Nominal Inflation Pressure quoted in the nominated International Tyre Standard (see paragraph 4.1.4.7 of this Regulation) in relation to the Maximum load carrying capacity for that Size and Load index.
2. The tyre, fitted to the appropriate rim, shall be conditioned to the ambient temperature of the laboratory for at least 24 hr save as otherwise required by paragraph 6.6.3 of this Regulation.
3. The pressure shall be re-adjusted to the value in paragraph 1 of this annex.
4. The overall width shall be measured at six equally spaced points around the tyre, taking account of the thickness of any protective ribs or bands. The highest reading obtained shall be taken as the overall width.
5. The outer diameter shall be calculated from a measurement of the maximum circumference of the inflated tyre.

ANNEX 7

PROCEDURE FOR LOAD/SPEED ENDURANCE TESTS

(in principle in accordance with Regulation No 54)

1. Preparing the tyre
 - 1.1. Mount a retreaded tyre on the test rim specified by the retreader.
 - 1.2. Use a new inner tube or combination of inner tube, valve and flap (as required) when testing tyres with inner tubes.
 - 1.3. Inflate the tyre to the pressure corresponding to the pressure index as specified in paragraph 3.2.10 of this Regulation.
 - 1.4. Condition the tyre and wheel assembly at test-room temperature for not less than 3 hr.
 - 1.5. Readjust the tyre pressure to that specified in paragraph 1.3 of this annex.
2. Test Procedure
 - 2.1. Mount the tyre and wheel assembly on the test axle and press it against the outer face of a smooth surfaced power-driven test drum $1.70\text{ m} \pm 1$ per cent diameter having a surface at least as wide as the tyre tread. In certain cases a $2.00\text{ m} \pm 1$ per cent diameter drum may be used.
 - 2.2. Apply to the test axle a series of test loads equal to a percentage of the load indicated in annex 4 to this Regulation, corresponding to the load index indicated on the tyre, and in accordance with the test programme below. Where the tyre has load capacity indices for operation in both single and twin or dual formation the load corresponding to the load index for single operation shall be used for the test.
 - 2.2.1. In the case of a tyre with a load index ≤ 121 and a speed symbol $\geq Q$ (160 km/h), the test procedure shall be as specified in paragraph 3 of this annex.
 - 2.2.2. For all other tyres the test procedure is as shown in appendix 1 to this annex.
 - 2.3. Endurance Test Programme — See also appendix 1 to this annex.
 - 2.3.1. The tyre pressure shall not be corrected throughout the test and the test load shall be kept constant throughout each of the three test stages.
 - 2.3.2. During the test the temperature of the test room shall be maintained at between $20\text{ }^{\circ}\text{C}$ and $30\text{ }^{\circ}\text{C}$ unless the tyre manufacturer or retreader agrees to the use of a higher temperature.
 - 2.4. The endurance test programme shall be carried out without interruption.
3. Load/Speed test procedure for tyres with a load index ≤ 121 and a speed symbol $\geq Q$ (160 km/h):
 - 3.1. The load on the wheel and tyre shall be the following percentage of that corresponding to the load index of the tyre:
 - 3.1.1. 90 per cent when tested on a drum of $1.70\text{ m} \pm 1$ per cent diameter;
 - 3.1.2. 92 per cent when tested on a drum of $2.00\text{ m} \pm 1$ per cent diameter.
 - 3.2. The initial phase test speed shall be 20 km/h less than that indicated by the speed symbol for the tyre.
 - 3.2.1. Time taken to reach initial test speed shall be 10 min.
 - 3.2.2. The duration of the first phase shall be 10 min.
 - 3.3. The second phase test speed shall be 10 km/h less than that indicated by the speed symbol for the tyre.
 - 3.3.1. The duration of the second phase shall be 10 min.
 - 3.4. The final phase test speed shall be the speed corresponding to that indicated by the speed symbol for the tyre.
 - 3.4.1. The duration of the final phase shall be 30 min.
 - 3.5. The duration of the entire test shall be 1 hr.
4. Equivalent test method:

If a test method other than that given in paragraphs 2 or 3 of this annex is used, its equivalence must be demonstrated.

ANNEX 7

Appendix 1

ENDURANCE-TEST PROGRAMME

Load index	Speed symbol	Test drum speed (min ⁻¹)		Load placed on the wheel as a percentage of the load corresponding to the load index		
		Radial-ply	Diagonal (bias ply) and bias belted	7 h	16 h	24 h
122 or more	F	100	100	66 %	84 %	101 %
	G	125	100			
	J	150	125			
	K	175	150			
	L	200	—			
	M	225	—			
121 or less	F	100	100	70 %	88 %	106 %
	G	125	125			
	J	150	150			
	K	175	175			
	L	200	175	4 h	6 h	114 %
	M	250	200	75 %	97 %	
	N	275	—	75 %	97 %	
	P	300	—	75 %	97 %	

Notes:

»Special-use« tyres (see paragraph 2.3.2 of this Regulation) shall be tested at a speed equal to 85 per cent of the speed prescribed for equivalent normal tyres.

ANNEX 7

Appendix 2

RELATIONSHIP BETWEEN THE PRESSURE INDEX AND UNITS OF PRESSURE

Pressure Index («PSI»)	bar	Kpa
20	1,4	140
25	1,7	170
30	2,1	210
35	2,4	240
40	2,8	280
45	3,1	310
50	3,4	340
55	3,8	380
60	4,1	410
65	4,5	450
70	4,8	480
75	5,2	520
80	5,5	550
85	5,9	590
90	6,2	620
95	6,6	660
100	6,9	690
105	7,2	720
110	7,6	760
115	7,9	790
120	8,3	830
125	8,6	860
130	9,0	900
135	9,3	930
140	9,7	970
145	10,0	1 000
150	10,3	1 030

ANNEX 8

**VARIATION OF LOAD CAPACITY WITH SPEED: COMMERCIAL VEHICLES TYRES RADIAL AND
DIAGONAL PLY**

Variation of Load capacity (%)										
Speed (km/h)	All load indices				Load indices ≥ 122 ⁽¹⁾		Load indices ≤ 121 ⁽¹⁾			
	Speed symbol				Speed Symbol		Speed Symbol			
	F	G	J	K	L	M	L	M	N	P ⁽²⁾
0	+150	+150	+150	+150	+150	+150	+110	+110	+110	+110
5	+110	+110	+110	+110	+110	+110	+ 90	+ 90	+ 90	+ 90
10	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 75	+ 75	+ 75	+ 75
15	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 60	+ 60	+ 60	+ 60
20	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50
25	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 42	+ 42	+ 42	+ 42
30	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35
35	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 29	+ 29	+ 29	+ 29
40	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25
45	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 22	+ 22	+ 22	+ 22
50	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20
55	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+17.5	+17.5	+17.5	+17.5
60	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+15.0	+15.0	+15.0	+15.0
65	+7.5	+8.5	+8.5	+8.5	+8.5	+8.5	+13.5	+13.5	+13.5	+13.5
70	+5.0	+7.0	+7.0	+7.0	+7.0	+7.0	+12.5	+12.5	+12.5	+12.5
75	+2.5	+5.5	+5.5	+5.5	+5.5	+5.5	+11.0	+11.0	+11.0	+11.0
80	0	+4.0	+4.0	+4.0	+4.0	+4.0	+10.0	+10.0	+10.0	+10.0
85	-3	+2.0	+3.0	+3.0	+3.0	+3.0	+8.5	+8.5	+8.5	+8.5
90	-6	0	+2.0	+2.0	+2.0	+2.0	+7.5	+7.5	+7.5	+7.5
95	-10	-2.5	+1.0	+1.0	+1.0	+1.0	+6.5	+6.5	+6.5	+6.5
100	-15	-5	0	0	0	0	+5.0	+5.0	+5.0	+5.0
105		-8	-2	0	0	0	+3.75	+3.75	+3.75	+3.75
110		-13	-4	0	0	0	+2.5	+2.5	+2.5	+2.5
115			-7	-3	0	0	+1.25	+1.25	+1.25	+1.25
120			-12	-7	0	0	0	0	0	0
125						0	-2.5	0	0	0
130						0	-5,0	0	0	0
135							-7.5	-2.5	0	0
140							-10	-5	0	0
145								-7.5	-2.5	0
150								-10.0	-5.0	0
155									-7.5	-2.5
160									-10.0	-5.0

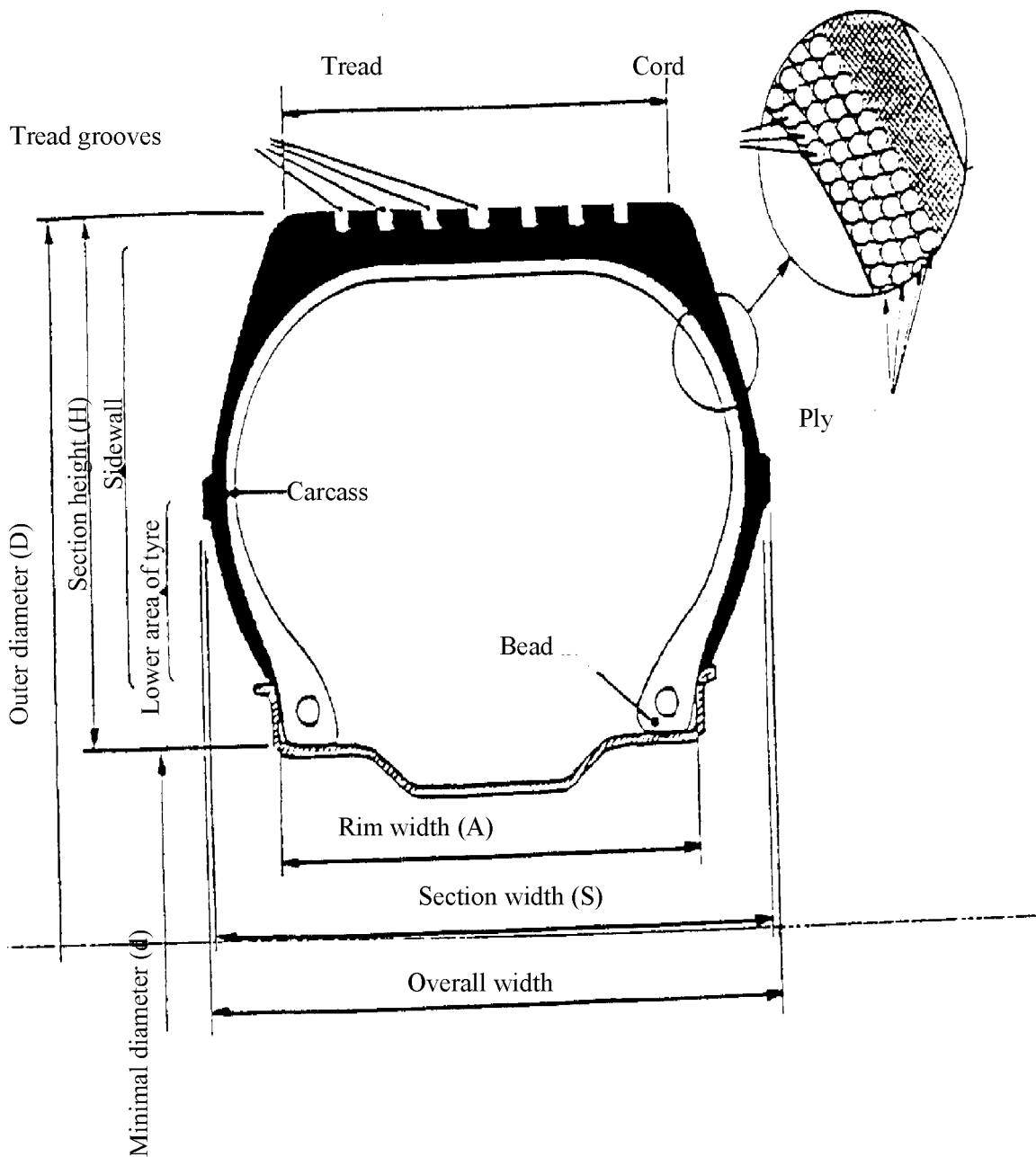
⁽¹⁾ The load indices refer to operation in single formation.

⁽²⁾ Load variations are not allowed for speeds above 160 km/h. For speed symbols »Q« and above the speed corresponding to the speed symbol specifies the maximum permissible speed for the tyre.

ANNEX 9

EXPLANATORY FIGURE

See paragraph 2 of this Regulation



Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol)

(2000/C 212 E/06)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 142 endelig udg. — 2000/0065(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 22. marts 2000)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning om traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 95/21/EF fastsætter havnstatskontrol med skibe i Fællesskabet, som bygger på ensartede procedurer for inspektion og tilbageholdelse.
- (2) Der må tages hensyn til ændringerne i de konventioner, protokoller, koder og resolutioner fra Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation — IMO), som er trådt i kraft, samt til udviklingerne inden for rammerne af Paris aftalememorandum (MOU).
- (3) Bestemte fartøjer udgør en klar risiko for sikkerhed til søs og for havmiljøet på grund af deres alder, det flag de fører og deres tidligere historie. Disse skibe må derfor forbydes adgang til Fællesskabets havne, medmindre det kan bevises, at de kan sejle i Fællesskabets farvande uden fare. Der bør fastsættes retningslinjer for en indgående beskrivelse af procedurerne for at forbyde adgang og ophævelse af dette forbud. Listen over fartøjer, som er blevet nægtet adgang til Fællesskabets havne, bør offentliggøres og indgå i informationssystemet Sirenac.
- (4) Fartøjer med en høj målfaktor udgør en særlig stor risiko for ulykker eller forurening, så inspektion, hver gang de anløber en havn i Fællesskabet, er nødvendig og berettiget.

(5) Den kategori fartøjer, der er opført i bilag V, udgør også en stor ulykkes- eller forureningsrisiko efter en bestemt alder. Da havnemyndigheden i høj grad frit vælger hvilke fartøjer, der skal underkastes en udvidet inspektion, er det ikke muligt at opnå den ensartede praksis, der er nødvendig i Fællesskabet. Inspektion af sådanne fartøjer må derfor gøres obligatorisk.

(6) Indholdet af de udvidede inspektioner, for hvilke der foreligger retningslinjer for i bilag V, afsnit B, kan variere betydeligt, alt efter den pågældende inspektionsmyndighed. Det er derfor uomgængeligt nødvendigt at gøre disse retningslinjer obligatoriske. Der skal dog være mulighed for undtagelse, når en sådan inspektion på et sådant fartøj ikke er mulig eller medfører for stor fare for fartøjets og dets besætnings sikkerhed og for havneområdets sikkerhed, navnlig under hensyntagen til lasttankenes tilstand eller driftsproblemer, der er forbundet med losning og/eller lastning.

(7) Hvis et fartøj har strukturelle svagheder, øger dette risikoen for ulykker til søs. Hvis det drejer sig om et fartøj, der transporterer olie i bulk, kan sådanne ulykker få katastrofale følger for miljøet. Inspektionsmyndigheden skal derfor foretage en visuel undersøgelse af de dele af fartøjet, der er tilgængelige, for i pågældende fald at konstatere for megen korrosion og at træffe de nødvendige opfølgingsforanstaltninger, navnlig hvad angår de klassifikationselskaber, der har ansvaret for fartøjets strukturelle kvalitet.

(8) En udvidet inspektion, der omfatter obligatorisk verificering af et bestemt antal elementer på fartøjet, kræver tid og en grundig tilrettelæggelse. Forberedelse af inspektionen må gøres nemmere, så den bliver mere effektiv. Kaptajnen eller rederen skal derfor, før de anløber en havn i Fællesskabet, meddele en række oplysninger vedrørende driften.

(9) Olieskibe udgør en væsentlig forureningfare, størstedelen af de mangler, der fører til tilbageholdelse vedrører fartøjer på over 15 år, og en udvidet inspektionsordning må derfor anvendes for olieskibe efter 15 år.

(10) Havnestatskontrol spiller en stadig større rolle i kampen mod substandard praksis, hvilket betyder at skibsinspektørernes arbejdsopgaver generelt vokser. Der bør derfor gøres en særlig indsats for at undgå overflødige inspektioner og at forbedre inspektørernes oplysninger om inspektioner, der er udført i de foregående havne. Det skal derfor fremgå af den inspektionsrapport, der udarbejdes af inspektøren efter en inspektion - enten det drejer sig om en detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion - hvilke dele af fartøjet, der er blevet inspiceret. Inspektøren i den følgende havn, som skibet anløber, kan således tage hensyn til disse oplysninger og i pågældende fald beslutte ikke at inspicere en del af fartøjet, når der ikke har vist sig nogen mangler ved den foregående inspektion.

(11) Flagstatens administration eller klassifikationselskabet bør være i besiddelse af oplysningerne om inspektionsresultatet for at sikre en mere effektiv opfølgning af udviklingen eller forværringen af fartøjet så man i tide kan træffe afhjælpningsforanstaltninger.

(12) En olieforureningsulykke kan medføre betydelig skade på miljøet og på økonomien i den pågældende region. Det må derfor verificeres, at olieskibe, som anløber EU's havne har tilstrækkelig risikodækning. Skibsinspektøren bør ved inspektion af et olieskib, der transporterer over 2000 ton olie i bulk verificere, at der foreligger en forsikring eller en anden økonomisk garanti om bord, der dækker forureningsskader i overensstemmelse med den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, af 1969, ændret ved protokol af 1992.

(13) Oplysninger vedrørende inspicerede og tilbageholdte fartøjer skal være gennemsigtige, da dette er et afgørende element i enhver politik, der sigter på at afholde fra anvendelsen af fartøjer, der ligger under sikkerhedskravene. Listen over offentliggjorte oplysninger bør derfor tilføjes navnet på fartøjets befrægter. Offentligheden skal også have så fuldstændig og så klar oplysning som mulig om inspektioner og tilbageholdelser i EU's havne. Navnlig oplysninger om udvidet inspektion af fartøjerne, enten det foretages af havnestatens myndigheder eller af klassifikationselskaberne samt en redegørelse for de foranstaltninger, der er truffet af havnestatens myndigheder eller klassifikationselskaberne efter en tilbageholdelse i henhold til direktivet.

(14) Det er af afgørende vigtighed at finde frem til tilfælde, hvor direktivet ikke overholdes eller der udvises efterladende praksis i Fællesskabets havne for at undgå forskelle i sikkerhedsniveauet og konkurrenceforvriddning mellem EU's havne. Kommissionen skal derfor være i besiddelse af mere detaljerede oplysninger, navnlig om fartøjernes bevægelser mellem havnene for at kunne foretage en dybtgående undersøgelse af de forhold direktivet anvendes under. Sådanne oplysninger skal indsendes til

Kommissionen årligt, så den hurtigst muligt kan skride ind, hvis der konstateres mangler i forbindelse med direktivets gennemførelse.

(15) Bestemmelserne om udvalgsproceduren i direktiv 95/21/EF må ændres for at tage hensyn til Rådets beslutning 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.

(16) Da de påkrævede foranstaltninger til at gennemføre dette direktiv er foranstaltninger med generelt anvendelsesområde i henhold til artikel 2 i Rådets beslutning 1999/468/EF, bør de vedtages i henhold til forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte beslutning —

UDSTEDT DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 95/21/EF ændres således:

1. Titlen udskiftes med følgende:

»Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestaternes skibskontrol«.

2. Artikel 2 ændres således:

a) stk. 1 ændres således:

i) følgende tankestreg tilføjes:

»— den internationale konvention om erstatningsansvar for skader på grund af olieforurening af 1969, ændret ved protokol hertil af 1992«

ii) datoen 1. juli 1999 erstattes med datoen 1. juli 2000;

b) i stk. 2 erstattes datoen 1. juli 1999 med datoen 1. juli 2000.

3. Artikel 5 ændres således:

a) stk. 1 udskiftes med følgende:

»1. Det samlede antal inspektioner af skibe, som nævnt i artikel 5, stk. 2, artikel 6 og artikel 7, som udføres årligt af de kompetente myndigheder i de enkelte medlemsstater skal svare til mindst 25 % af antallet af individuelle skibe, som anløb dets havne i et givet kalenderår.«

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

b) stk. 2 erstattes med følgende tekst:

»2. Den kompetente myndighed overvåger, at alle skibe med en målfaktor, der i henhold til Sirenac-systemet overstiger 50, og som ikke skal gennemgå en udvidet inspektion, inspiceres i henhold til artikel 6.

For andre skibe fastsætter den kompetente myndighed prioriteringsrækkefølgen som følger:

- skibene i bilag I, punkt 1 prioriteres først og fremmest, uafhængig af målfaktoren;
- skibene i bilag I, punkt 2 prioriteres i henhold til deres målfaktor; jo højere målfaktor, jo højere prioritering«.

4. Artikel 7 erstattes med følgende tekst:

»Artikel 7

Obligatorisk udvidet inspektion af bestemte skibe

1. Medlemsstaterne overvåger, at skibe, der er klassificeret i en kategori i bilag V, punkt A, underkastes udvidet inspektion i den første havn, det anløber efter en periode på 12 måneder efter sidste udvidede inspektion i en medlemsstats havn. Disse skibe kan også inspiceres i henhold til artikel 6, stk. 1 og 2.

2. Rederen eller kaptajnen på et skib, der falder ind under foregående stykke, meddeler to arbejdsdage før den forventede anløbstid i en medlemsstats havn, eller ved afgang fra den foregående havn, hvis ankomsttiden er under to arbejdsdage senere, alle oplysningerne i bilag V, punkt B til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat.

Skibe, som ikke har fremsendt de nævnte oplysninger til den kompetente myndighed underkastes en inspektion i henhold til artikel 6, når den anløber destinationshavnen.

3. Bilag V, punkt C, indeholder obligatoriske retningslinjer for denne udvidede inspektion.«

5. Artikel 7a indføres som følger:

»Artikel 7 a

Foranstaltninger til adgangsforsbud for bestemte skibe, der underkastes udvidet inspektion

1. Medlemsstaterne sikrer, at skibe, der er over 15 år, og som er klassificeret i en af kategorierne i bilag V, afsnit A,

forbydes adgang til alle Fællesskabets havne, undtagen i de i artikel 11, stk. 6, beskrevne situationer, hvis disse skibe:

- er blevet tilbageholdt mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder i en medlemsstats havn
- fører flag fra en medlemsstat, som forekommer på skemaet (mobilt gennemsnit over tre år) over tilbageholdelse og forsinkelser, der overstiger gennemsnittet, og som offentliggøres i den årlige rapport fra Paris-MOU.

Adgangsforsbuddet er gældende, så snart skibet har fået tilladelse til at forlade den havn, hvor det er blevet tilbageholdt tredje gang.

2. Medlemsstaterne retter sig med henblik på gennemførelse af stk. 1 efter procedurerne i bilag V, punkt D.

3. Kommissionen offentliggør hver halve år oplysninger om skibe, som er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne i medfør af denne artikel.«

6. Artikel 8 erstattes af følgende tekst:

»Artikel 8

Inspektionsrapport

1. Så snart en inspektion, en detaljeret inspektion eller en udvidet inspektion er afsluttet, udarbejder inspektøren en inspektionsrapport, som indeholder mindst oplysningerne i bilag X og resultaterne af inspektionen. De dele eller elementer af skibet, der er blevet inspiceret, når det drejer sig om en detaljeret eller udvidet inspektion, enkelthederne vedrørende inspektørens beslutninger og de korriigerende foranstaltninger kaptajnen, ejeren eller rederen skal træffe.

2. En genpart af inspektionsrapporten overdrages skibsføreren, flagstatsadministrationen samt den anerkendte organisation, der har ansvaret for at syne skibe og at udstede klassifikationscertifikater, eller certifikater, der udstedes i flagstatens navn i overensstemmelse med internationale konventioner. Hvis der forekommer mangler, der berettiger, at skibet tilbageholdes, skal oplysningerne til skibsføreren i henhold til stk. 1 inkludere oplysninger om den senere offentliggørelse af tilbageholdelsen i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv.«

7. I artikel 9, stk. 5, erstattes udtrykket »eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen af de pågældende skibs certifikater, underrettes, når det er relevant« med »eller de godkendte organisationer, der er ansvarlige for udstedelsen klassifikationscertifikater eller certifikater, der er udstedt i flagstatens navn, i henhold til internationale konventioner skal også i pågældende tilfælde underrettes.«

8. I artikel 10, stk. 1, indføres ordenen »eller adgangsforsbud« efter ordene »en afgørelse om tilbageholdelse«.
9. I artikel 14, stk. 2, foretages følgende ændringer:
- a) udtrykket »Sirenac E« udskiftes med »Sirenac«,
- b) følgende afsnit tilføjes:
- »Skibsinspektørerne konsulterer med henblik på udførelse af inspektionerne i artikel 6 og artikel 7 de offentlige og private databaser vedrørende inspektion af fartøjer, som er tilgængelige gennem informationssystemet EQUASIS, når dette er driftsklart.«
10. Artikel 15, stk. 2, erstattes med følgende tekst:
- »2. Oplysningerne i bilag VIII, del I og II, samt oplysninger om ændring af skibets klasse, suspension eller udelukkelse af klassen i artikel 15, stk. 3, i direktiv 94/57/EF bør foreligge i informationssystemet Sirenac. De offentliggøres inden for rammerne af informationssystemet EQUASIS, når dette er driftsklart hurtigst muligt efter inspektion eller ophævelse af tilbageholdelsen.«
11. Artikel 17 og 18 udskiftes med følgende tekst:
- »Artikel 17
- Oplysninger om overvågning af gennemførelsen**
- Medlemsstaterne sender Kommissionen de i bilag X nævnte oplysninger, med den i bilaget nævnte hyppighed.«
- »Artikel 18
- Forskriftsudvalg**
1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 12 i direktiv 93/75/EØF.
2. Hvis der henvises til nærværende stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i beslutning 1999/468/EF med overholdelse af bestemmelserne i artikel 8 i denne beslutning.
3. Den i beslutning 1999/468/EF, artikel 5, stk. 6, nævnte tidsfrist fastsættes til tre måneder.«
12. I artikel 19 erstattes punkt a) med følgende tekst:
- »a) at tilpasse forpligtelserne som anført i artikel 5, bortset fra de 25 % i stk. 1, og i artikel 6, 7, 8, 15 og 17, og i bilagene, som disse artikler henviser til, på grundlag af de erfaringer, der indhøstes ved gennemførelsen af dette direktiv og under hensyntagen til udviklingerne i MOU.«
13. Bilag I, del II udskiftes med teksten i bilag I til nærværende direktiv.
14. I bilag II tilføjes følgende punkt 35:
- »35. Internationalt forsikringscertifikat eller anden økonomisk garanti vedrørende dækning af forureningsskade (for olietankskibe omfattet af den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 1969 ændret ved protokol dertil af 1992).«
15. I bilag III, punkt 1, udskiftes »II-8 og II-11« med »og II-8.«
16. Bilag V erstattes med teksten i bilag II til nærværende direktiv.
17. Bilag VI ændres således:
- a) I punkt 3.1 udskiftes ordene »Manglende gyldige certifikater« med ordene »Manglende gyldige certifikater og dokumenter«.
- b) Følgende tilføjes punkt 3.2:
- »15. Manglende udførelse af det udvidede synsprogram i henhold til IMO-resolution A.744(18).«
- c) I punkt 3.6 tilføjes følgende:
- »5. Synsrapport manglende eller ikke i overensstemmelse med regel 13G (3) (b) i Marpol-konventionen.«
18. Bilag VIII erstattes med teksten i bilag III til dette direktiv.
19. Bilag IX og X tilføjes, idet teksten foreligger i bilag IV til nærværende direktiv.
- Artikel 2*
- Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest [...]. De underretter straks Kommissionen herom.
- Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
- Artikel 3*
- Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
- Artikel 4*
- Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG I

Bilag I, del 2, erstattes med følgende:

»II. **Generel målfaktor**

Følgende skibe skal først og fremmest synes:

1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for første gang eller efter et fravær på 12 måneder eller derover. Ved anvendelse af disse kriterier skal medlemsstaterne også tage hensyn til inspektioner, der er foretaget af parterne i MOU. Foreligger de nødvendige oplysninger i den forbindelse ikke, baserer medlemsstaterne sig på de data, der foreligger i Sirenac, og inspicerer de skibe, der ikke er blevet registreret i Sirenac siden ibrugtagningen af denne database den 1. januar 1993.
2. Skibe, der ikke er blevet synet af en medlemsstat i de seneste seks måneder.
3. Skibe, for hvilke de lovpligtige certifikater om skibets konstruktion og udstyr, som er udstedt i overensstemmelse med konventionerne, og hvor klassifikationscertifikaterne er udstedt af en organisation, der ikke er anerkendt i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed.
4. Skibe, hvis flagstat er opført i den rullende treårsoversigt over gennemsnitlige tilbageholdelser og forsinkelser, som offentliggøres i årsrapporten for MOU.
5. Skibe, der har fået tilladelse til at forlade en havn i en medlemsstat på visse betingelser, f.eks.:
 - a) mangler, der skal være udbedret før afsejlingen
 - b) mangler, der skal udbedres inden næste havn
 - c) mangler, der skal udbedres inden 14 dage
 - d) mangler, hvortil andre specifikke betingelser er knyttet.Hvis foranstaltninger er blevet truffet i forbindelse med skibet, og alle mangler er blevet afhjulpet, tages dette i betragtning.
6. Skibe, hos hvilke der er blevet konstateret mangler under den tidligere inspektion, alt efter antallet af mangler.
7. Skibe, som er blevet tilbageholdt i en tidligere havn.
8. Skibe, fra en flagstat, som ikke har ratificeret alle relevante internationale konventioner i henhold til dette direktivs artikel 2.
9. Skibe, fra en flagstat, hvis mangelniveau ligger over gennemsnittet.
10. Skibe fra en flagstat med klassemangler over gennemsnittet.
11. Skibe, der er over 13 år gamle.

De kompetente myndigheder skal ved fastsættelse af ovennævnte skibes prioriteringsrækkefølge tage hensyn til rækkefølgen i den generelle målfaktor i Sirenac-informationssystemet i henhold til Paris-MOU, bilag I, afsnit 1. Større målfaktor betyder højere prioritering. Målfaktoren er summen af de gældende faktorværdier som defineret inden for rammerne af MOU. Punkt 5, 6 og 7 gælder kun for inspektioner, der er foretaget i de seneste 12 måneder. Den generelle målfaktor omfatter mindst summen af værdierne i punkt 3, 4, 8, 9, 10 og 11.

Hvis Kommissionen inden for tre måneder efter indførelse af nye målfaktorværdier inden for rammerne af MOU er af den mening, at disse værdier ikke er hensigtsmæssige, kan den, i henhold til proceduren i artikel 19 i direktiv 95/21/EF, beslutte, at disse værdier ikke er gældende i henhold til dette direktiv.«

BILAG II

Bilag V erstattes med følgende:

»BILAG V

A. SKIBSKATEGORIER DER UNDERKASTES UDVIDET INSPEKTION (jf. artikel 7, stk. 1)

1. Gas- og kemikalietankskibe, der er over 10 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikat.
2. Massegodsskibe, der er over 12 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
3. Olietankskibe med enkeltskrog, der er over 15 år gamle, idet alderen fastlægges på grundlag af den byggedato, der er anført i skibets sikkerhedscertifikater.
4. Passagerskibe, der er over 15 år gamle, undtagen passagerskibe som nævnt i artikel 2, punkt a) og b) i direktiv 1999/35/EF.

B. OPLYSNINGER, DER MEDDELES DEN KOMPETENTE MYNDIGHED (jf. artikel 7, stk. 2)

- A. navn
- B. flag
- C. IMO-nummer med henblik på identifikation af skibet, hvis relevant
- D. dødvægt i ton,
- E. skibets byggedato,
- F. for tankskibe:
 - F.a) konfiguration: enkeltskrog, enkeltskrog med SBT, dobbeltskrog,
 - F.b) lasttankenes og ballasttankenes tilstand: fulde, tomme, inaktive,
 - F.c) lastens omfang og art,
- G. sandsynlige ankomsttidspunkter til destinationshavnen eller lodsstationen som krævet af den kompetente myndighed
- H. planlagt varighed af ophold i havn
- I. planlagte operationer i destinationshavnen (lastning, losning, andet)
- J. dato og sted for sidste inspektion i henhold til havnestatskontrolordningen.

C. OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR UDVIDET INSPEKTION AF BESTEMTE SKIBSKATEGORIER (jf. artikel 7, stk. 3)

En udvidet inspektion skal omfatte mindst følgende, dog under hensyntagen til praktisk gennemførlighed eller problemer forbundet med personer, skibet eller havnen. Skibsinspektørerne skal være opmærksomme på, at det kan bringe den sikre udførelse af visse operationer om bord, f.eks. lastoperationer i fare, hvis der samtidig kræves udført prøver, som påvirker operationerne.

1. SKIBE GENERELT (kategorier i del A)
 - Strømafbrydelse og igangsættelse af nødgenerator.
 - Inspektion af nødbelysningsanlæg.

- Funktionsprøvning af nødbrandpumpe med to brandslanger forbundet til hovedbrandledning.
- Funktionsprøvning af lænsepumper.
- Lukning af vandtætte døre.
- Affiring af en søværts redningsbåd.
- Prøvning af fjernstyret nødstop for f.eks. kedler, ventilations- og brændstofpumper.
- Prøvning af styremaskine, herunder hjælpeudstyr.
- Inspektion af nødstrømkilde til radioanlæg.
- Inspektion og så vidt muligt prøvning af maskinrumsseparator.

2. GAS- OG KEMIKALIETANKSKIBE

For olie- og gastankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Lasttankkontrol og sikkerhedsanordninger vedrørende temperatur, tryk og ullage.
- Iltanalyse- og eksplosionsmåleapparater, herunder justering heraf. Tilstedeværelse af kemisk sporingsudstyr, (sugepumper) med et relevant antal passende gasprøverør i forhold til den transporterede last.
- Redningsudstyr, der giver hensigtsmæssig åndedræts- og øjenbeskyttelse til alle ombordværende (hvis det er påkrævet for de produkter, der er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk).
- Kontrol af, om det transporterede produkt er opført i henholdsvis det internationale egnethedscertifikat eller egnethedscertifikat for transport af farlige kemikalier i bulk eller af flydende gasser i bulk.
- Faste brandslukningsinstallationer på dæk, indeholdende skum, et tørt kemikaliestof eller andet, som krævet for det transporterede produkt.

3. MASSEGODSSKIBE

For massegodsskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Eventuel korrosion i dækmaskineriets fundering.
- Eventuel deformation og/eller korrosion i lugedæksler.
- Eventuelle revner eller lokal korrosion i tværskodder.
- Adgang til lastrum.
- Vurdering af strukturens sikkerhed på grundlag af de strukturelle synsrapporter, rapporterne om skibets tilstand, rapporterne om tykkelsesmålinger og det beskrivende dokument jf. IMO-resolution A.744(18).

4. OLIETANKSKIBE

For olietankskibe omfatter udvidet inspektion foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Faste installerede skumslukningssystem på dækket.
- Brandbekæmpelsesudstyr generelt.

- Inspektion af brandspjæld til maskinrum, pumperum og opholdsrum.
- Kontrol af tryk og iltindhold for inert gas.
- Undersøgelse af mindst en af ballasttankene, hvad angår dens tilstand og eventuel korrosion.
- Vurdering af strukturens sikkerhed på grundlag af de strukturelle synsrapporter, rapporterne om skibets tilstand, rapporterne om tykkelsesmålinger og det beskrivende dokument jf. IMO-resolution A.744(18).

5. PASSAGERSKIBE, DER IKKE ER OMFATTET AF DIREKTIV 1999/35/EF

Udvidet inspektion for passagerskibe omfatter foruden forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Prøvning af brandmelde- og brandalarmsystem.
- Prøvning af branddøres evne til at lukke tæt.
- Prøvning af højtalersystem.
- Brandøvelse, hvor - som et minimum - alle sæt brandmandsudstyr demonstreres, og en del af restaurationspersonalet deltager.
- Påvisning af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen.

Hvis det anses for relevant, kan inspektionen fortsætte, mens skibet er undervejs til eller fra medlemsstatens havn, med skibsførerens eller rederens samtykke. Inspektørerne må ikke hindre skibet i at udføre sine opgaver og ej heller fremkalde situationer, der efter skibsførernes skøn kunne bringe passagerernes, besætningens og skibets sikkerhed i fare.

D. OBLIGATORISKE RETNINGSLINJER FOR ADGANGSFORBUD I FÆLLESSKABETS HAVNE (jf. artikel 7a, stk. 2)

1. Hvis forholdene beskrevet i artikel 7a foreligger, skal den kompetente myndighed i den havn, hvor tredje tilbageholdelse af skibet erklæres, skriftligt informere kaptajnen og ejeren eller operatøren af skibet om, at der nedlægges adgangsforbud mod skibet.

Den kompetente myndighed informerer ligeledes flagstatens administration, det pågældende klassifikationsselskab, de andre medlemsstater, Europa-Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris-MOU herom.

Adgangsforbuddet får virkning, når skibet har fået tilladelse til at forlade havnen efter udbedring af de mangler, der har forårsaget tilbageholdelsen.

2. Adgangsforbuddet kan hæves, hvis skibets ejer eller operatør til den kompetente myndigheds tilfredshed i destinationshavnen kan vise, at skibet kan fungere uden fare for passagerens eller besætningens sikkerhed, eller uden fare for andre skibe, eller uden at udgøre en urimelig trussel for havmiljøet.
3. Med henblik på dette må ejeren eller operatøren henvende en formel anmodning om ophævelse af adgangsforbuddet til den EF-medlemsstat, hvor destinationshavnen er beliggende. Denne anmodning skal vedlægges et certifikat fra flagstatens administration eller fra klassifikationsselskabet, der handler på dets vegne, om, at skibet fuldt ud er i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i de internationale konventioner og opfylder de betingelser, der er nævnt i stk. 2. Anmodningen om at ophæve adgangsforbuddet skal også, hvis relevant, vedlægges et certifikat fra det klassifikationsselskab, hvor skibet er klasseret, om, at skibet er i overensstemmelse med de klassifikationsnormer, der er specificeret af selskabet.
4. Den medlemsstat, hvor destinationshavnen er beliggende, kan på grundlag af oplysningerne fra skibets ejer eller operatør i henhold til foregående stykke, undtagelsesvis tillade skibet at vende tilbage til den pågældende destinationshavn med det ene formål at verificere, at skibet opfylder betingelserne i stk. 2.

Når skibet ankommer til destinationshavnen, skal det underkastet udvidet inspektion, idet omkostningerne herved oppebæres af ejeren eller operatøren. Den udvidede inspektion skal omfatte mindst de relevante punkter i bilag V, punkt C, og de forhold, der blev inspiceret under den foregående tilbageholdelse i en medlemsstats havn.

Den i foregående afsnit nævnte udvidede inspektion skal udføres af en skibsinspektør fra destinationshavnens medlemsstat, bistøet af inspektører fra en anerkendt organisation i henhold til direktiv 94/57/EF, som ikke har nogen kommerciel interesse i det pågældende skib.

5. Hvis resultatet af den udvidede inspektion tilfredsstillende i overensstemmelse med stk. 2, ophæves adgangsforbuddet. Skibets ejer eller operatør informeres skriftligt herom.

Den kompetente myndighed meddeler også skriftligt sin beslutning til flagstatens administration, det pågældende klassifikationselskab, de andre medlemsstater, Europa-Kommissionen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og sekretariatet for Paris-MOU.

6. Oplysninger vedrørende skibe, der er blevet forbudt adgang til Fællesskabets havne stilles til rådighed i Sirenac-systemet og offentliggøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 og i bilag VIII.»

BILAG III

Bilag VIII erstattes med følgende:

»BILAG VIII

Offentliggørelse af oplysninger vedrørende tilbageholdelser og inspektioner i medlemsstaternes havne (jf. artikel 15)

I. Oplysninger, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 1, skal indeholde følgende:

- skibets navn,
- IMO-nummer,
- skibets type,
- tonnage (gt),
- bygningsår,
- navn og adresse på skibets ejer eller operatør,
- for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på befragteren og type charter (sejlads eller tid),
- flagstat,
- klassifikationselskabet/klassifikationselskaberne, og/eller enhver anden part, som har udstedt klassifikationscertifikater for dette skib,
- klassifikationselskabet/klassifikationselskaberne, og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til dette skib i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne, inklusive angivelse af de udstedte certifikater,

- havn og dato for seneste udvidede inspektion, og i pågældende fald om angivelse af eventuel tilbageholdelse,
- havn og dato for seneste særlige syn og angivelse af den organisation, som har udført synet,
- antallet af tilbageholdelse i de seneste 24 måneder,
- land og havn, hvor tilbageholdelsen har fundet sted,
- dato for ophævelse af tilbageholdelsen,
- tilbageholdelsens varighed, angivet i dage,
- antallet af konstaterede mangler og grundene til tilbageholdelse udtrykt på klar og utvetydig måde,
- beskrivelse af de af den kompetente myndighed og, hvis relevant, klassifikationsselskabet truffne opfølgingsforanstaltninger ved tilbageholdelsen
- når skibet nægtes adgang til en havn i Fællesskabet, angives grundene hertil på klar og utvetydig måde,
- angivelse af, om det klassifikationsselskab, eller andet privat organ, som udførte den relevante vurdering, havde noget ansvar forbundet med de mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse,
- beskrivelse af de foranstaltninger, der er blevet truffet for et skib, der har fået tilladelse til at fortsætte til nærmeste passende reparationsværft, eller som er blevet nægtet adgang til en havn i Fællesskabet.

II. De oplysninger om inspicerede skibe, der offentliggøres i henhold til artikel 15, stk. 2, skal indeholde følgende:

- skibets navn
 - IMO-nummer
 - skibets type
 - tonnage(gt)
 - bygningsår
 - navn og adresse på skibets ejer eller operatør
 - for skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, navn og adresse på befragteren og type charter (sejlads eller tid)
 - flagstat
 - klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til dette skib
 - klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til dette skib i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne, inklusive angivelse af de udstedte certifikater
 - land, havn og dato, hvor inspektion blev foretaget
 - antallet af mangler pr. mangelkategori.«
-

BILAG IV

Følgende bilag IX og X tilføjes:

»BILAG IX

Inspektionsrapport i henhold til artikel 8

Inspektionsrapporten skal indeholde mindst følgende:

I. Generelt

1. Den kompetente myndighed, der har udarbejdet rapporten.
2. Dato og sted, hvor inspektionen har fundet sted.
3. Navn på det skib, der er blevet inspiceret.
4. Flag
5. Type skib.
6. IMO-nummer.
7. Kaldesignal.
8. Bruttotonnage.
9. Dødvægt tonnage (hvis relevant).
10. Byggeår.
11. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne, hvis relevant, som har udstedt eventuelle klassecertifikater til skibet.
12. Klassifikationsselskabet/klassifikationsselskaberne og/eller enhver anden part, som har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne.
13. Navn og adresse på skibets ejer eller operatør.
14. Navn og adresse på befragter og type charter (sejlads eller tid) for skibe, der transporterer flydende eller fast fragt i bulk.
15. Slutdato for inspektionsrapportens udarbejdelse.

II. Oplysninger vedrørende inspektionen:

1. Certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med de relevante internationale konventioner, den myndighed eller organisation, der har udstedt den eller de pågældende certifikater, udstedelsesdato og udløbsdato.
2. De dele eller elementer på skibet, der er blevet inspiceret (i tilfælde af en mere indgående eller en udvidet inspektion).
3. Type inspektion (inspektion, mere detaljeret inspektion, udvidet inspektion).
4. Manglernes art.
5. Trufne foranstaltninger.

III. Yderligere oplysninger i tilfælde af tilbageholdelse

1. Dato for beslutning om tilbageholdelse.
2. Dato for beslutning om ophævelse af tilbageholdelse.
3. Arten af de mangler, der berettigede beslutningen om tilbageholdelse.
4. Oplysninger om det seneste mellemliggende eller årlige syn.
5. Hvis relevant, angivelse af, om det klassifikationselskab, eller andet private organ, som udførte den relevante vurdering, havde noget ansvar forbundet med de mangler, som alene eller tilsammen førte til tilbageholdelse.
6. Trufne foranstaltninger.

BILAG X

Oplysninger, der fremsendes i forbindelse med overvågning af gennemførelsen

Medlemsstaterne meddeler følgende oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel 17 med anvendelse af følgende skemamodeller.

1. Oplysninger, der meddeles hvert år.

Medlemsstaterne meddeler hvert år, senest den 1. april, Kommissionen følgende oplysninger vedrørende det forløbne år.

- 1.1. Antal skibsinspektører, der arbejder på deres vegne med havnestatskontrol.

Oplysningerne skal sendes til Kommissionen med anvendelse af nedennævnte skema.

Havn/Zone	Antal inspektører på fuld tid	Antal inspektører på deltid ⁽¹⁾	Konversion til fuld tid
Havn i X . . .			
Havn i Y . . .			
I alt			

⁽¹⁾ Hvis de inspektioner, der udføres i forbindelse med havnestatskontrol kun udgør en del af inspektørens arbejde, omregnes det samlede antal inspektører til et tal, der svarer til inspektører på fuld tid.

Disse oplysninger angives på nationalt niveau og for de enkelte havne i den pågældende medlemsstat. I dette bilag forstås ved en havn en individuel havn og det geografiske område, der dækkes af en inspektør, eller et team af inspektører, som omfatter flere individuelle havne, hvis relevant. Samme inspektør kan arbejde i mere end et geografisk område.

- 1.2. Samlede antal individuelle skibe, som anløb havnene på nationalt plan.

2. Data, der meddeles hvert kvartal.

Hver tredje måned fremsender medlemsstaterne Kommissionen en detaljeret liste over bevægelser af de individuelle skibe, der har anløbet deres havne med anvendelse af følgende model.

Havn X . . .								
Ankomst dato	IMO-nummer	Navn	Flag	Type	BT	Byggeår	Klassifikations-selskab	Afgangsdato
. ./ . /2/ . /2 . . .
. ./ . /2/ . /2 . . .«

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

(2000/C 212 E/07)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 142 endelig. udg. — 2000/0066(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 22. marts 2000)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs kan forbedres ved flagstaternes korrekte og obligatoriske gennemførelse af de eksisterende relevante konventioner, som er i kraft på internationalt plan.
- (2) Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed⁽¹⁾, som ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF⁽²⁾ fastsatte et system til fællesskabsomspændende anerkendelse af tekniske organisationer, der under overholdelse af de internationale konventioner i forskellig grad kan autoriseres til at syne skibe og at udstede de relevante sikkerhedscertifikater på medlemsstaternes vegne.
- (3) Den praktiske gennemførelse af dette direktiv viste, at nogle tilpasninger af den fællesskabsomspændende anerkendelse af tekniske organisationer i høj grad kan have bidraget til at styrke et sådant system og samtidig forenkle de forpligtelser, medlemsstaterne har til at overvåge og indberette.
- (4) Der har siden vedtagelsen af direktiv 94/57/EF været udviklinger i den relevante lovgivning på EF-plan og på internationalt plan som kræver, at der foretages yderligere tilpasninger af direktiv 94/57/EF.

(5) Det er navnlig for direktiv 94/57/EF hensigtsmæssigt at anvende de ændringer til de internationale konventioner med protokoller og tilhørende bindende koder, som nævnes i artikel 2, litra d), i direktiv 94/57/EF, og som er trådt i kraft efter direktivets vedtagelse, samt de relevante resolutioner, som er udstedt af Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritim Organisation — IMO).

(6) IMO-forsamlingen vedtog på sit 20. møde resolution A.847 (20) om retningslinjer med henblik på at bistå flagstaterne ved gennemførelsen af IMO-instrumenter for at fremme en effektiv gennemførelse af flagstaternes forpligtelser i henhold til internationale konventioner.

(7) IMO vedtog den internationale kode for sikker skibsdrift (International Safety Management (ISM) Code) ved forsamlingens resolution A.741 (18) af 4. november 1993, som blev gjort obligatorisk ved det nye kapitel IX i Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søn (SOLAS).

(8) For at sikre ensartet gennemførelse af ISM-koden vedtog IMO ved resolution A.788 (19) den 23. november 1995 retningslinjer for administrationernes gennemførelse af ISM-koden.

(9) For at harmonisere de lovfæstede syn og inspektioner, som skal udføres af flagstaternes administrationer i henhold til internationale konventioner vedtog IMO resolution A.746 (18) om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering.

(10) Gode tidligere resultater, hvad angår sikkerhed og forureningsforebyggelse - målt i form af alle skibe, der er blevet klassificeret af en organisation, uafhængig af skibenes flag - skal være et ufravigelig betingelse for udstedelse af første anerkendelse og for at bevare en sådan anerkendelse.

(11) Overholdelse af bestemmelserne i direktiv 94/57/EF kan vurderes mere effektivt på harmonisk og centraliseret måde af Europa-Kommissionen med henblik på den første anerkendelse af tekniske organisationer, der ønsker at blive godkendt til at arbejde på medlemsstaternes vegne.

⁽¹⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

⁽²⁾ EFT L 274 af 7.10.1997, s. 8.

(12) På samme måde kan den løbende overvågning af det arbejde, de anerkendte organisationer udfører, hvad angår overholdelse af bestemmelserne i direktiv 94/57/EF, udføres mere effektivt på en harmoniseret og centraliseret måde. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen sammen med den medlemsstat, der foreslår anerkendelsen, får overdraget denne opgave på hele Fællesskabets vegne.

(13) Medlemsstaterne har beføjelse til at suspendere anerkendelsen af en organisation, der arbejder på dens vegne, men herudover bør der foreligge en lignende beføjelse på fællesskabsplan, idet Kommissionen på grundlag af udvalgsproceduren skal kunne suspendere anerkendelsen af en organisation i et begrænset tidsrum i tilfælde, hvor organisationens sikkerheds- og forureningsforebyggelsespræstation forringes, og den undlader at træffe de påkrævede korrigerende foranstaltninger.

(14) Beslutningen om at tilbagetrække anerkendelsen for en organisation, der ikke opfylder bestemmelserne i direktivet, eller hvis sikkerheds- og forureningsforebyggende præstation bliver utilfredsstillende, må træffes på fællesskabsplan, og derfor af Kommissionen ved anvendelse af udvalgsproceduren.

(15) Da direktiv 94/57/EF sikrer fri udveksling af tjenesteydelser i EU, bør Fællesskabet forhandle med de tredjelande, hvor nogle af de anerkendte organisationer er beliggende, med henblik på ligebehandling for anerkendte organisationer, der er beliggende i Fællesskabet.

(16) Begrænsning af erstatningsansvaret for de organisationer, der arbejder på medlemsstaternes vegne, udgør en væsentlig hindring for korrekt gennemførelse af direktiv 94/57/EF. Harmonisering heraf på fællesskabsplan vil bidrage til at løse dette problem.

(17) Bestemmelserne om udvalgsproceduren i direktiv 94/57/EF bør ændres og tilpasses for at tage hensyn til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.

(18) Da gennemsigtighed og informationsudveksling de involverede parter imellem er et elementært instrument til at forebygge ulykker til søs, skal de anerkendte organisationer stille alle relevante oplysninger til rådighed om forholdene på skibene i deres klasse for havnestatskontrolmyndighederne.

(19) For at forsøge at hindre skibe i at skifte klasse for at undgå at udføre de nødvendige reparationer, skal de anerkendte

organisationer indbyrdes udveksle alle relevante oplysninger om forholdene vedrørende skibe, der skifter klasse.

(20) De kvalitative kriterier, de tekniske organisationer skal opfylde for at opnå anerkendelse på fællesskabsplan og for at bevare en sådan anerkendelse, skal omfatte bestemmelser, der sikrer at kun særligt uddannede skibsinspektører kan udføre de lovfæstede opgaver, organisationen er autoriseret til at udføre. Organisationen skal have nøje kontrol med hele sit personale og sine kontorer, inklusive de regionale kontorer. Organisationen etablerer sine egne sikkerheds- og forureningsforebyggende præstationsmål og -indikatorer. Organisationen etablerer et kvalitetsmålingsystem for sine tjenesteydelser. Direktiv 94/57/EF bør ændres med henblik på dette —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 94/57/EØF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 2 ændres således:

a) i punkt b) udgår ordene »dette gælder også skibe registreret i Euros, så snart Rådet har godkendt dette register«;

b) i punkt d) erstattes ordene »der var gældende på datoen for dette direktivs vedtagelse« med »der var gældende den 1. juli 2000«.

2. Artikel 3, stk. 2, ændres således:

Følgende sætning tilføjes til slut: »Medlemsstaterne handler i overensstemmelse med bilagets bestemmelser samt bilag til IMO Resolution A.847 (20) om retningslinjer for flagstaternes gennemførelse af IMO-instrumenter«.

3. Artikel 4 affattes således:

»1. Medlemsstaterne kan indgive anmodning til Kommissionen om en anerkendelse af organisationer, som opfylder kriterierne i bilaget og bestemmelserne i artikel 14, stk. 2, 4 og 5. Medlemsstaterne skal indgive fuldstændige oplysninger vedrørende overholdelse af sådanne krav og bevis herfor til Kommissionen. Kommissionen udfører en inspektion af de organisationer, den har modtaget anerkendelsesansøgning om, for at verificere, at organisationen opfylder ovennævnte krav. En beslutning om anerkendelse skal tage hensyn til organisationens tidligere resultater, hvad angår sikkerheds- og forureningsforebyggelse, som nævnt i artikel 9. Anerkendelsen gives i henhold til procedurans artikel 7.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

2. Medlemsstaterne kan indgive anmodning til Kommissionen om anerkendelse i et begrænset tidsrum på 3 år, for organisationer som opfylder alle kriterierne i bilaget undtagen i stk. 2 og 3 i afsnittet »generelle krav«. Her anvendes ligeledes den i stykke 1 nævnte procedure idet dog de kriterier i bilaget, hvis overholdelse vurderes under Kommissionens inspektion, er alle andre end kriterierne i stk. 2 og 3 i afsnittet »generelle krav«. Denne anerkendelse gælder kun de medlemsstater som har indgivet anmodningen om anerkendelse.

3. Alle de organisationer som modtager anerkendelse skal overvåges omhyggeligt af det udvalg, der er oprettet i henhold til artikel 7, også med henblik på at træffe beslutning om udvidelse af den tidsbegrænsede anerkendelse, som nævnt i stk. 2. Beslutning om udvidelse af en sådan anerkendelse tager ikke hensyn til kriterierne i stk. 2 og 3 i afsnittet »Generelle krav« i bilaget, men skal tage hensyn til resultaterne af organisationens arbejde, hvad angår sikkerheds- og forureningsforebyggelse, som nævnt i artikel 9. Beslutningen om udvidelse af begrænset anerkendelse skal specificere betingelserne for denne udvidelse, navnlig hvad angår begrænsningen af anerkendelsens virkninger, som nævnt i stk. 2.

4. Kommissionen udarbejder og ajourfører en liste over anerkendte organisationer i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 3. Listen offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

5. De organisationer, som på datoen for nærværende direktivs ikrafttrædelse allerede er anerkendt på grundlag af Rådets direktiv 94/57/EF, er fortsat anerkendt. Deres overholdelse af de nye bestemmelser i nærværende direktiv vurderes under de første inspektioner, der er nævnt i artikel 11.«

4. Artikel 5 ændres således:

a) I stk. 1 erstattes henvisningen til »artikel 3, stk. 2, nr. 1)« med »artikel 3, stk. 2,« og ordene »med hjemsted i Fællesskabet« udgår.

b) Stk. 2 udgår.

c) Stk. 3 bliver stk. 2, ordene »på sin side godkender« erstattes med »på sin side giver gensidig behandling til« og til slut tilføjes: »Det Europæiske Fællesskab kan endvidere forlange, at et tredjeland, hvori en anerkendt organisation er beliggende, giver gensidig behandling til

de anerkendte organisationer, som er beliggende i Fællesskabet«.

5. Artikel 6 ændres således:

a) Stk. 2 erstattes med følgende:

»2. Arbejdsforholdet fastsættes gennem en formaliseret skriftlig og ikke-diskriminerende aftale eller lignende juridisk ordning, som fastsætter de specifikke pligter og funktioner, organisationen skal udføre og indeholder mindst:

— bestemmelserne i bilag II til IMO-resolution A.739 (18) om retningslinjer for autorisering af organisationer, der handler på administrationernes vegne, som specificeret i bilagene og vedlagte dokumenter til IMO MSC/cirkulære 710 og MEPC/cirkulære 307 om model til aftale om autorisering af anerkendte organisationer, der handler på administrationernes vegne.

— følgende bestemmelser vedrørende begrænsning af økonomisk erstatningsansvar:

i) hvis en domstol endeligt og definitivt pålægger administrationen erstatningsansvar som følge af en hændelse, der medfører tab eller skade på ejendom eller personskade eller dødsfald, som ved domstolen bevises at være forårsaget af en forsætlig handling eller udeladelse eller grov uagtsomhed fra den anerkendte organisations side eller at dens organer, ansatte, agenter eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har administrationen ret til erstatning fra den anerkendte organisation i det omfang, det nævnte tab, skade, personskade eller dødsfald i henhold til domstolens afgørelse er forårsaget af den anerkendte organisation.

ii) hvis en domstol endeligt og definitivt pålægger administrationen erstatningsansvar for personskade eller dødsfald, som ved domstolen bevises at være forårsaget af en uagtsom eller uforsvarlig handling eller udeladelse fra den anerkendte organisation side, eller af dens ansatte, agenter eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har administrationen ret til erstatning fra den anerkendte organisation i det omfang, den nævnte personskade eller dødsfald i henhold til domstolens afgørelse er forårsaget af den anerkendte organisation med et beløb på op til, men ikke overstigende 5 mio. EUR.

iii) hvis en domstol endeligt og definitivt pålægger administrationen erstatningsansvar for tab eller beskadigelse af ejendom, som ved domstolen bevises at være forårsaget af en uagtsom eller uforvarlig handling eller udeladelse fra den anerkendte organisations side, eller dens ansatte, agenter eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har administrationen ret til erstatning fra den anerkendte organisation i det omfang, tabet eller skaden i henhold til domstolens afgørelse er forårsaget af den anerkendte organisation med et beløb på op til, men ikke overstigende 2,5 mio. EUR.

iv) ingen af parterne har erstatningsansvar over for den anden part for eventuelle specielle tab, indirekte tab eller driftstab eller skade, som skyldes eller opstår i forbindelse med tjenesteydelser, der er udført i henhold til aftalen, herunder uden begrænsning tab af fortjeneste, produktionstab, kontrakttab, brugstab, forretningsafbrydelse eller ethvert andet specielt tab, indirekte eller driftstab, som en anden part lider, uafhængigt af årsagen.

v) uanset ovenstående har den anerkendte organisation, dens ledende personale, ansatte, agenter eller andre som handler på den anerkendte organisations vegne i forbindelse med enhver sag, der opstår som følge af den anerkendte organisations præstation eller ikke-præstation i henhold til denne aftale, ret til samme forsvar (inklusive men ikke begrænset til fritagelse fra eller begrænsning af erstatningsansvar) som er til rådighed for administrationens eget personale, hvis de selv havde udført arbejdet.

— bestemmelser for en periodisk revision, som foretages af administrationen eller af en upartisk ekstern part, der udpeges af administrationen, vedrørende de forpligtelser, organisationen har påtaget sig på administrationens vegne, som nævnt i artikel 11, stk. 1

— muligheden for vilkårlige og detaljerede inspektioner af skibe

— bestemmelser om, at organisationerne indberetter væsentlige oplysninger om deres klasserede flåde, ændringer, suspensioner fra og udtalelse af klasser, uafhængig af det flag, fartøjet fører, som nævnt i artikel 15, stk. 3.«

b) Stk. 4 affattes således:

»4. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen og de andre medlemsstater præcise oplysninger om det samarbejdsforhold, der er etableret i henhold til denne artikel.«

6. Artikel 7 affattes således:

»Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.

Når der henvises til denne artikel, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i henhold til artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.

Den i artikel 5, stk. 6, i beslutning 1999/468/EF nævnte tidsfrist er tre måneder.

Dette udvalg indkaldes af Kommissionen mindst en gang om året, og når det er påkrævet i tilfælde af, at en medlemsstat suspenderer en organisations godkendelse, eller hvis Kommissionen suspenderer en anerkendelse i henhold til bestemmelserne i artikel 10. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.«

7. Artikel 8, stk. 1, første tankestreg affattes således:

— at lade senere, ikrafttrådte ændringer til de internationale konventioner, protokoller, regler samt resolutioner forbundet hermed, der er nævnt i artikel 2, litra d), og i artikel 6, stk. 2, gælde for direktivet.«

8. Artikel 9 affattes således:

»1. Anerkendelse af organisationer, jf. artikel 4, som ikke længere opfylder kriterierne i bilaget eller som ikke opfylder de i stk. 2 nævnte effektivitetsdata vedrørende sikkerhed og foreningsforebyggelse, tilbagekaldes. Anerkendelsens tilbagekaldelse besluttet af Kommissionen i henhold til proceduren i artikel 7 efter at den pågældende organisation har haft mulighed for at fremsætte bemærkninger.

2. Når Kommissionen forbereder udkast til afgørelse med henblik på de i stk. 1 anførte forhold, skal den tage hensyn til resultatet af inspektioner af de anerkendte organisationer, jf. artikel 11, samt organisationernes resultater vedrørende sikkerhed og foreningsforebyggelse, målt for alle de skibe, de har i klasse, uafhængig af skibenes flag.

Angivelse af organisationernes sikkerheds- og foreningsforebyggelsesresultater hentes fra de statistikker, der er udarbejdet ved Paris aftalememorandum om havnestatskontrol og/eller ved en lignende ordning. Andre angivelser kan hentes fra en analyse af ulykker, der involverer skibe, der er klassificerede af de anerkendte organisationer.

Medlemsstaternes beretninger i henhold til artikel 12 skal også tages i betragtning med henblik på at vurdere organisationernes resultater, hvad angår sikkerhed og forureningsforebyggelse.

Udvalget i henhold til artikel 7 afgør, hvilke kriterier der følges med henblik på at beslutte - på grundlag af de i dette stykke nævnte oplysninger - om det arbejde, der er udført af en organisation, der handler på en flagstats vegne, på grundlag af ovennævnte oplysninger kan betragtes som værende en uacceptabel trussel for sikkerhed og miljø. Udkast til afgørelser om de i stk. 1 anførte forhold skal også forelægges udvalget af Kommissionen på dens eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat.«

9. Artikel 10 ændres således:

a) De første to sætninger bliver stk. 1 og affattes således:

»1. Uanset de i bilaget specificerede krav kan en medlemsstat beslutte at suspendere en autorisation, hvis det skønnes, at en godkendt organisation ikke længere kan være bemyndiget til at udføre de i artikel 3 beskrevne opgaver på medlemsstatens vegne på grundlag af følgende procedure:«.

b) følgende stykker tilføjes:

»2. Når Kommissionen mener, at en anerkendt organisations sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater forringes uden at dette dog berettiger tilbagekaldelse af anerkendelsen på grundlag af kriterierne i artikel 9, stk. 2, kan den beslutte at informere den anerkendte organisation herom og anmode den om at træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at forbedre sine sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater. Hvis den anerkendte organisation ikke giver Kommissionen et passende svar, eller hvis Kommissionen mener, at de foranstaltninger, den anerkendte organisation har truffet ikke har forbedret dens sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater, kan Kommissionen beslutte at suspendere anerkendelsen af organisationen i et tidsrum på et år i henhold til proceduren i artikel 7 efter at den pågældende organisation har haft mulighed for at indgive sine bemærkninger. I denne periode må den anerkendte organisation ikke udstede eller forny certifikater til skibe, der fører medlemsstaternes flag, mens certifikater, der tidligere er blevet udstedt eller fornyet af organisationen forbliver gyldige.

3. Proceduren i stk. 2 gælder også, når Kommissionen har bevis for, at en anerkendt organisation ikke har opfyldt betingelserne i artikel 14, stk. 3, 4 eller 5.

4. Et år efter Kommissionens vedtagelse af afgørelsen om at suspendere en organisations anerkendelse skal Kommissionen vurdere, om de i stk. 2 og 3 nævnte mangler, som medførte suspension, er afhjulpet. Hvis

sådanne mangler stadig foreligger, tilbagekaldes anerkendelsen i henhold til proceduren i artikel 7.«

10. Artikel 11 ændres således:

a) I stk. 1 udgår følgende tekst: »og at sådanne organisationer opfylder de i bilaget specificerede krav. Medlemsstaten kan gøre dette ved at lade sine myndigheder føre direkte tilsyn med de godkendte organisationer eller, for så vidt angår organisationer med hjemsted i en anden medlemsstat, ved at forlade sig på, at den pågældende medlemsstats myndighed varetager tilsynet med disse organisationer på rette måde.«

b) I stk. 2 erstattes ordene »hver medlemsstat udfører denne opgave på basis af perioder på 2 år« med »hver medlemsstat udfører denne opgave på basis af perioder på mindst 2 år«.

c) stk. 3 og 4 udgår.

d) Et nyt stk. 3 indføres således:

»3. Alle anerkendte organisationer inspiceres regelmæssigt og mindst hvert tredje år af Kommissionen sammen med den medlemsstat, der indgav den relevante anmodning om anerkendelse, for at verificere, at de opfylder kriterierne i bilaget. Ved udvælgelse af organisationer, der skal inspiceres, skal Kommissionen være særlig opmærksom på organisationens sikkerheds- og forureningsforebyggelsesresultater, ulykkesdata og medlemsstaternes beretninger i henhold til artikel 12. Inspektionen kan omfatte et besøg på organisationens regionale afdelinger samt inspektion af tilfældigt udvalgte skibe og detaljerede inspektioner. Kommissionen underretter den pågældende medlemsstat om resultatet af den foretagne inspektion.«

11. Artikel 12 affattes således:

»Når medlemsstaterne udøver deres inspektionsrettigheder og -forpligtelser som havnestater, meddeler de Kommissionen og andre medlemsstater, hvis det opdages, at et skib, som ikke opfylder de relevante internationale konventioners krav, har fået udstedt et gyldigt certifikat af organisationer, der handler på en flagstats vegne, eller hvis et skib, der fører et gyldigt klassecertifikat, udviser mangler vedrørende forhold, der er omfattet af certifikatet. Kun skibe, der udgør en alvorlig trussel for sikkerhed og miljø eller som er udtryk for særlig uagtsom adfærd fra organisationernes side indberettes i henhold til denne artikel.«

12. Artikel 13 udgår.

13. Artikel 14, 15, 16 og 17 bliver henholdsvis artikel 13, 14, 15 og 16.

14. Artikel 14, stk. 3 og 4 affattes således:

»3. De anerkendte organisationer stiller alle relevante oplysninger til rådighed for administrationen og Kommissionen om deres klassificerede flåde, ændringer, suspensioner og tilbagetrækkelser af klasse, uafhængigt af skibets flag. Oplysninger om ændringer, suspensioner og tilbagetrækkelser fra klasser, herunder oplysninger om alle forsømte syn, forsømte henstillinger, klassebetingelser, driftsbetingelser eller driftsrestriktioner, som er udstedt imod deres klassificerede fartøjer - uafhængigt af fartøjets flag - meddeles også til Sirenac informationssystem for havnestatskontrolinspektioner.

4. De godkendte organisationer udsteder ikke certifikater for et skib, uafhængigt af flag, der er sat i lavere klasse, eller for hvilket klassen ændres af sikkerhedsmæssige årsager, før flagstaten underrettes med henblik på at fastslå, hvorvidt en fuld inspektion er påkrævet.«

Følgende indsættes som stk. 5:

»5. Hvis der sker en klasseoverførsel fra en anerkendt organisation til en anden, skal den afgivende organisation informere den modtagende organisation om alle forsømte syn, alle forsømte henstillinger, klassebetingelser, eller driftsrestriktioner, der er udstedt mod fartøjet. Ved overførslen skal den afgivende organisation give den modtagende organisation det fuldstændige dossier vedrørende fartøjet. Den modtagende organisation kan kun udstede certifikater til skibet efter at alle forsømte syn, er blevet afsluttet med tilfredsstillende resultat, og alle forsømte henstillinger eller klassebetingelser, der tidligere er blevet udstedt mod fartøjet, er blevet efterfulgt som specificeret af den afgivende organisation. Den modtagende organisation skal før certifikaterne udstedes meddele den afgivende organisation certifikaternes udstedelsesdato og bekræfte dato, sted og trufne foranstaltninger for tilfredsstillende udførelse af hver enkelt forsømt syn, forsømt henstilling og forsømt klassebetingelse. De anerkendte organisationer samarbejder for at gennemføre bestemmelserne i dette stykke korrekt.«

15. Artikel 15, stk. 3, affattes således:

»3. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen og de andre medlemsstater teksten til alle de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.«

16. Bilaget til direktivet ændres som følger:

a) I punkt. 2 i afsnit »A. GENERELLE KRAV« ændres ordet »bør« til »skal«.

b) I punkt. 3 i afsnit »A. GENERELLE KRAV« ændres ordene »vil det være« til »er det«.

c) I punkt 4 i afsnit »A. GENERELLE KRAV« ændres ordet »bør« til »skal«.

d) I punkt 5 i afsnit »A. GENERELLE KRAV« ændres ordet »bør« til »skal«. Følgende ord tilføjes til slut: »eller fører skibsregisteret i en database, der er tilgængelig for de interesserede parter«.

e) I punkt 6, »A. GENERELLE KRAV« erstattes ordet »bør« med »skal« både i første og anden sætning.

f) I punkt 7 i afsnit »A. GENERELLE KRAV« erstattes ordet »bør« med »skal«.

g) I punkt 4 i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV« indføres efter »myndighederne« og Kommissionen.

h) Følgende ord tilføjes til slut i punkt 5 i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV«: »Organisationens politik skal henvise til mål og indikatorer for sikkerheds- og forebyggelsespræstation«.

i) Følgende ord tilføjes til slut i punkt 6, b) i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV«: »og at der foreligger et internt system til at måle tjenesteydelsens kvalitet i forhold til disse regler og forskrifter«.

j) Følgende ord tilføjes til slut i punkt 6, c) i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV«: »og at der foreligger et internt system til at måle kvaliteten af tjenesteydelsen hvad angår overholdelse af de internationale konventioner«.

k) Punkt 6, g), i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV« affattes således:

»g) at kravene til det lovfæstede arbejde, som organisationen er autoriseret til at udføre, udelukkende udføres af dets særligt uddannede skibsinspektører eller af andre anerkendte organisationers særligt uddannede skibsinspektører; de særlige skibsinspektører skal under alle omstændigheder have indgående kendskab til den særlige type skib, hvor de udfører det lovfæstede arbejde og til de relevante gældende krav«.

l) Ordet »og« ved slutningen af punkt 6 (i) i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV« udgår.

m) Punkt 6 j) i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV« affattes således:

»j) at der til stadighed findes et omfattende system af planlagt og dokumenteret intern kontrol af de kvalitetsrelaterede aktiviteter i alle organisationens afdelinger.«

n) Følgende to stykker tilføjes punkt 6 i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV«:

»k) at de lovfæstede syn og inspektioner der kræves af det harmoniserede system for syn og certificering, som organisationen er autoriseret til at udføre, udføres i henhold til bestemmelsen i bilaget og bilag til IMO resolution A.746 (18) om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering

l) der etableres klare og direkte linjer hvad angår ansvar og kontrol mellem selskabets hovedkontor og dets regionale kontorer.«

o) Punkt 7, b) i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV« affattes således:

»b) at udføre alle de inspektioner og syn, der i henhold til de internationale konventioner kræves til udstedelse af certifikater, herunder muligheden for at vurdere - ved hjælp af kvalificeret, fagligt uddannet personale og i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag til IMO resolution A.788 (19) om

retningslinjer for administrationernes gennemførelse af den internationale kodeks for sikker skibsdrift (ISM-koden) - anvendelsen og opretholdelsen af både det kystbaserede sikkerhedskontrolsystem og sikkerhedskontrolsystemet om bord på skibe, som skal omfattes af de pågældende certifikater.«

p) I punkt 9 i afsnit »B. SPECIFIKKE KRAV« ændres ordet »bør« til »skal«.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest tolv måneder efter dets ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog

(2000/C 212 E/08)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 142 endelig udg. — 2000/0067(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 22. marts 2000)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

fra skibe af 1973 og protokollen dertil (MARPOL 73/78),
som trådte i kraft i 1982.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk. 2,

(4) Europa-Parlamentet noterede sig med glæde Kommissionens meddelelse i sin beslutning om en fælles politik på sikre farvande ⁽²⁾ og opfordrede navnlig til en indsats med henblik på at forbedre sikkerhedskravene for tankskibe.

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

(5) Rådet støttede i sin resolution af 8. juni 1993 ⁽³⁾, fuldt ud målsætningen i Kommissionens meddelelse.

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

(6) Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation - IMO) har på internationalt plan i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og protokollen dertil af 1978 (MARPOL 73/78) fastsat internationalt godkendte bestemmelser om foreningsforebyggelse, som påvirker design og drift af olietankskibe.

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til proceduren i artikel 251 i traktaten, og

ud fra følgende betragtninger:

(7) Vigtige ændringer til MARPOL-konventionen 73/78, som indeholder strengere foranstaltninger vedrørende design- og konstruktionskrav for olietankskibe blev vedtaget af IMO den 6. marts 1992, og trådte i kraft den 6. juli 1993. Disse foranstaltninger fastsætter krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe, der leveres på eller efter 6. juli 1996, hvilket sigter på at forebygge olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning. Disse ændringer indeholdt en indfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe leveret før denne dato, der trådte i kraft den 6. juli 1995 og som fastsatte at sådanne tankskibe skulle overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest 25 år og i nogle tilfælde 30 år efter leveringsdatoen; i henhold til disse foranstaltninger kan enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf ikke længere på internationalt plan sejle efter 2007, i nogle tilfælde 2012, medmindre de opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78. For eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf oprinder tidsfristen senest i 2026;

(1) der må inden for rammerne af den fælles transportpolitik træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerhed og forebygge forurening inden for søtransport.

(2) Fællesskabet nærer alvorlig bekymring vedrørende skibulykker, der involverer olietankskibe, og den dermed forbundne forurening af dets kyster og skade på dyre- og planteliv og andre ressourcer i havet.

(3) Kommissionen understregede i sin meddelelse »en fælles politik for sikkerhed til søs« ⁽¹⁾ anmodning fra det ekstraordinære rådsmøde for miljø- og transportministre af 25. januar 1993 om at støtte Den Internationale Søfartsorganisations tiltag om at reducere den store forskel i sikkerhed mellem nye og eksisterende skibe ved at opgradere og/eller udfase de eksisterende skibe, der er bygget i henhold til tidligere normer, efter en rimelig driftsperiode, på olietankskibe, der ikke opfylder de ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening

⁽¹⁾ KOM(93) 66 endelig udg. af 24.2.1993.

⁽²⁾ EFT C 91 af 28.3.1994, s. 301.

⁽³⁾ EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

- (8) Før vedtagelsen af disse ændringer til MARPOL 73/78 havde De Forenede Stater allerede i 1990 vedtaget olieforureningsloven (Oil Pollution Act), som fastsatte krav om dobbeltskrog både for nye og eksisterende tankskibe. Disse krav fastsatte, at enkeltskrogede olietankskibe uden dobbelt bund eller dobbelte sider får forbud mod at sejle til og fra USA's havne efter 1. januar 2010, medmindre de opfylder kravene om dobbeltskrog. I perioden før denne endelige tidsfrist kan sådanne enkeltskrogede olietankskibe heller ikke sejle til og fra USA's havne fra 2005 og videre frem, når de når en alder på 25 år og i nogle tilfælde 23 år, medmindre de opfylder kravet om dobbeltskrog. For enkeltskrogede skibe, der er forsynet med dobbelt bund eller dobbelte sider, er denne endelige tidsfrist den 1. januar 2015 og skibets aldersgrænse i den foregående periode mellem 2005 og 2015 er 30 år og i nogle tilfælde 28 år.
- (9) Det kan forventes, at forskellen mellem den internationale ordning og USA's ordning vedrørende aldersgrænser og tidsfrister for anvendelse af kravene om dobbeltskrog for enkeltskrogede olietankskibe fra 2005 kan medføre, at enkeltskrogede olietankskibe, som ikke længere må sejle til og fra USA's havne på grund af deres alder, og navnlig efter tidsfristerne i 2010 og 2015, ændrer deres handelsmønstre til andre regioner i verden, inklusive Den Europæiske Union, og fortsat sejler, indtil de skal opfylde kravene om dobbeltskrog i overensstemmelse med aldersgrænserne i MARPOL-konventionen 73/78.
- (10) Sammenholdelse af tankskibes alder og ulykkesstatistikker viser, at ældre skibe har flere ulykker. Der er international enighed om, at vedtagelse af 1992-ændringerne til MARPOL 73/78, som kræver dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, når de når en bestemt alder, giver disse tankskibe øget beskyttelse mod utilsigtet olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning.
- (11) Det er i Fællesskabets interesse at vedtage foranstaltninger med henblik på at undgå, at enkeltskrogede olietankskibe, som på grund af fremskreden alder eller efter tidsfristens udløb ikke længere må sejle til og fra USA's havne i henhold til Oil Pollution Act 1990, påbegynder eller fortsætter sejlads til og fra europæiske havne og derved oprettholder eller øger risikoen for utilsigtet olieforurening af europæiske farvande.
- (12) Disse foranstaltninger bør bygge på principperne i MARPOL-konventionen 73/78 om, at eksisterende enkeltskrogede olietankskibe skal opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest når de når en bestemt alder. Disse aldersgrænser bør være på linje med aldersgrænserne i Oil Pollution Act 1990; en fremskyndet indfasning af dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkrav i henhold til MARPOL 73/78 bør fastsættes for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe ved at sænke aldersgrænsen og ved at specificere tidsfrister på linje med Oil Pollution Act 1990, og herefter skal disse skibe opfylde disse krav som en betingelse for at anløbe en havn i en af Fællesskabets medlemsstater eller at sejle i medlemsstatens farvande.
- (13) Kravene i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78 for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe om at opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design gælder kun for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og for produktskibe på 30 000 ton dødvægt og derover. Kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F til bilag I til MARPOL 73/78 gælder for olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover leveret efter 6. juli 1996. Denne forskel i størrelsesgrænserne betyder, at enkeltskrogede råolietankskibe, der blev leveret før 6. juli 1996, og som har en dødvægt på mellem 600 og 20 000 ton samt produkttransportskibe, der blev leveret før 6. juli 1996 med en dødvægt på mellem 600 og 30 000 ton, ikke falder ind under reglens anvendelsesområde. Denne kategori mindre olietankskibe er vigtig for handlen inden for Fællesskabets grænser, og der bør derfor vedtages tilsvarende foranstaltninger for at sikre, at disse tankskibe også skal overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78. Der bør derfor fastsættes en indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78 for denne kategori enkeltskrogede olietankskibe, idet dette skal være en betingelse for at de kan få adgang til en EF-medlemsstats havn eller indre farvande.
- (14) Europa-Parlamentet imødeså med glæde i sin beslutning vedrørende olieølen ud for den franske kyst, som blev vedtaget den 20. januar 2000, enhver indsats fra Kommissionens side om at fremskynde den dato, på hvilken olietankskibe alle er forpligtede til at have dobbeltskrogs-konstruktion.
- (15) Den fremskyndede indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog bør ledsages af supplerende foranstaltninger, der sigter på at tilskynde til sejlads med olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design forud for den fremskyndede indfasningsordning. Disse supplerende foranstaltninger bør bestå af økonomiske incitamenter for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og afholdende foranstaltninger for olietankskibe med enkeltskrog, der sejler til eller fra havne i Fællesskabets medlemsstater.

- (16) Disse supplerende foranstaltninger bør bygge på principperne i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747 (18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke⁽¹⁾; disse principper vedrører nedsatte havne- og lodsafgifter for de mest miljøvenlige olietankskibe i modsætning til skibe, som i mindre grad beskytter mod olieforurening.
- (17) Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 tager ikke hensyn til den større beskyttelse mod utilsigtet olieforurening, som olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design yder sammenlignet med olietankskibe med enkeltskrog. Reglen skelner derfor ikke mellem dobbeltskrogede olietankskibe og enkeltskrogede olietankskibe, som er udstyret med separate ballasttanke, hvad angår lavere havne- og lodsafgifter.
- (18) Da tidsfristen for enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf nærmer sig, er der ingen grund til at opretholde det differentierede afgiftssystem, der er fastsat af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 mellem sådanne olietankskibe og tankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf.
- (19) Med henblik på at fremme besejling af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design på europæiske havne, bør det økonomiske incitamentsystem i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 afskaffes, og erstattes med et system, som under den fremskyndede indfasningsordning tilskynder til anvendelse af olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, og som afholder fra at anvende olietankskibe, der ikke endnu opfylder disse krav; Rådets forordning (EØF) nr. 2978/94 bør derfor ophæves.
- (20) De økonomiske incitamenter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og økonomiske afholdende foranstaltninger for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav, bør bygge på et kombineret system, der består af nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu opfylder disse krav.
- (21) Havne- og lodsafgifter skal stå i forhold til de ydede tjenesteydelser og beregnes uden forskelsbehandling.
- (22) Dette kombinerede system bestående af nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter skal afbalanceres, så leverandører af disse tjenesteydelser ikke lider indtægtstab og for at undgå, at kvaliteten af disse tjenesteydelser falder, eller at det bliver nødvendigt at kompensere ved at hæve havne- og lodsafgifter for skibe, der ingen forbindelse har med transport af olie og olieprodukter.
- (23) Da der sker en gradvis forøgelse af antallet af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design og en nedgang i antallet af enkeltskrogede tankskibe i den periode, hvor ordningen for den fremskyndede indfasningsordning løber, må man afbalancere indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser ved at gøre nedsættelsen for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design faldende med alderen og ekstraafgiften for enkeltskrogede olietankskibe stigende i forhold til skibets alder; dette differentierede afgiftssystem anvendes ikke mere, når alle enkeltskrogede olietankskibe er blevet udskiftet med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.
- (24) Da foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning er af generel art i henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5⁽²⁾.
- (25) Nogle bestemmelser i denne forordning, som indeholder henvisninger til reglerne i MARPOL-konventionen 73/78 kan ændres af udvalget, så de bringes på linje med ændringerne til disse regler, som vedtages eller træder i kraft. Procentdelene for nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter i bilaget kan ændres af dette udvalg for at sikre, at indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser forbliver i balance under hensyntagen til den hastighed og det omfang hvorved enkeltskrogede olietankskibe erstattes med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i indfasningsperioden —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

*Artikel 1***Formål**

Formålet med denne forordning er at fastsætte:

— fremskyndet indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konventionen 73/78 for olietankskibe med enkeltskrog, og

⁽¹⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

— et system bestående af finansielle incitamenter og finansielle afholdende foranstaltninger, omfattende nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning gælder for alle olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, når de

- anløber en havn eller sejler ind i en medlemsstats interne farvande, uafhængigt af flag eller
- fører en medlemsstats flag.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning og dens bilag forstås ved:

- 1) »MARPOL 73/78«: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, som ændret ved protokollen af 1978 tillige med ændringer dertil, som er trådt i kraft
- 2) »olietankskib«: et olietankskib som defineret i regel 1, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78;
- 3) »dødvægt (DW)«: dødvægt, som defineret i regel 1, stk. 22, i bilag I til MARPOL 73/78;
- 4) »nyt olietankskib«: et nyt olietankskib som defineret i regel 1, stk. 26, i bilag I til MARPOL 73/78;
- 5) »råolietankskib«: et råolietankskib som defineret i regel 1, stk. 29 i bilag I til MARPOL 73/78;
- 6) »produkttankskib«: et produkttankskib som defineret i regel 1, stk. 30 i bilag I til MARPOL 73/78;
- 7) »olietankskib med enkeltskrog/enkeltskroget olietankskib«: et olietankskib, der ikke opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78;
- 8) »olietankskib med dobbeltskrog/dobbeltskroget olietankskib«: et olietankskib, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i forordning 13F i bilag I til MARPOL 73/78;
- 9) »alder«: et skibs alder, udtrykt i antal år efter leveringsdato;

10) »havnemyndighed«: en offentlig eller privat person, som kræver afgifter af skibe for at stille faciliteter og tjenesteydelser til rådighed for skibsfart;

11) »lodsmyndighed«: en offentlig eller privat person, der er berettiget til at give lodstjenesteydelser til skibe.

Artikel 4

Enkeltskrogede olietankskibes overholdelse af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

1. Medlemsstaterne tillader ikke enkeltskrogede olietankskibe at anløbe deres havne eller indre farvande efter den tidligste af de herefter specificerede datoer, medmindre sådanne tankskibe senest på den tidligste datoer opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78:

1. For råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som ikke opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 23 år, eller den 1. juni 2005.
2. For råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 28 år eller den 1. januar 2010.
3. For råolietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton, og produkttankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton, som ikke opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 25 år eller den 1. januar 2015.
4. For råolietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton og produkttankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton, som opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 30 år eller den 1. januar 2015.

2. Andre strukturelle eller driftsmæssige ordninger, som f.eks. hydrostatiske lastemetoder, som nævnt i regel 13G, stk. 7, i bilag I til MARPOL 73/78 accepteres ikke som alternativer til overholdelse af kravene i stk. 1.

Artikel 5

Differentierede havne- og lodsafgifter for tankskibe med dobbeltskrog og med enkeltskrog

1. Medlemsstaterne sikrer, at havnemyndighederne og lodsmyndighederne anvender et differentieret afgiftssystem ved opkrævning af havne- og lodsafgifter således at:

- afgifter for olietankskibe med dobbeltskrog nedsættes med mindst den procentdel, der er anført i bilag I, sammenlignet med afgifter for olietankskibe med enkeltskrog med samme dødvægt og med en alder på under fem år
 - afgifterne for olietankskibe med enkeltskrog øges med mindst den procentdel, der er anført i bilag I sammenlignet med afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe med samme dødvægt og en alder på under fem år.
2. Hvor havne- og lodsafgifter opkræves på andet grundlag end dødvægt, sikrer medlemsstaterne, at det af havne- og lodsmyndighederne anvendte afgiftssystem giver mindst samme procentdel nedsættelse i afgifterne for dobbeltskrogede olietankskibe og forøgelse af afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe som anført i stk. 1.
3. Det differentierede havne- og lodsafgiftssystem gælder ikke længere på den seneste af de i artikel 4 anførte datoer.

Artikel 6

Meddelelse til IMO

Rådets og Kommissionens formandskab informerer Den Internationale Søfartsorganisation om vedtagelse af denne forordning, og i denne forbindelse henvises til artikel 211, stk. 3, i De Forenede Nationers havretskonvention.

Artikel 7

Overvågning og indberetning

1. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at havne- og lodsmyndighederne anvender det differentierede afgiftssystem, som er specificeret i artikel 5, korrekt.
2. Medlemsstaterne sender hvert år Kommissionen en rapport om resultaterne af denne kontrol, inklusive havne- og lodsmyndigheders overtrædelser. Rapporten skal foreligge senest den 30. april i året følgende referenceåret.

Artikel 8

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg i henhold til artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF ⁽¹⁾.
2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.
3. Tidsfristen i henhold til artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF er på tre måneder.

Artikel 9

Ændringsprocedurer

1. Henvisningerne i artiklerne til reglerne i bilag I til MARPOL 73/78 kan ændres i henhold til procedurerne i artikel 9 for at bringe dem på linje med ændringer til disse regler, som er vedtaget i IMO.
2. I henhold til procedurerne i artikel 9, kan procentdelene for nedsættelse og for ekstraafgifter i henhold til det differentierede afgiftssystem for havne- og lodsafgifter i bilag I ændres for at tage hensyn til den fart og det omfang hvormed enkeltskrogede olietankskibe erstattes med dobbeltskrogede olietankskibe under indfasningsperioden.

Artikel 10

Ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94

Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke ⁽²⁾ ophæves 12 måneder efter ikrafttrædelse af nærværende forordning.

Artikel 11

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter til rette tid, men før den i artikel 12 nævnte ikrafttrædelsesdato, de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at gennemføre denne forordning.
2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til denne forordning, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen alle bestemmelser i national lov, som vedtages på denne forordnings område. Kommissionen informerer de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 12

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Den er gældende den (12 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

⁽¹⁾ Rådets direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19).

⁽²⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1.

BILAG

Differentierede havne- og lodsafgifter for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og for enkeltskrogede olietankskibe

Minimumsprocentdele for nedsatte afgifter og ekstraafgifter som nævnt i artikel 5

Skibets alder	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	> 25
Nedsættelse for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design	- 25 %	- 20 %	- 15 %	- 10 %	- 5 %	Ingen
Ekstraafgift for enkeltskrogede olietankskibe	ingen	+ 10 %	+ 15 %	+ 20 %	+ 25 %	+ 30 %