

Den Europæiske Unions Tidende

C 63 E

48. årgang

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

15. marts 2005

Informationsnummer

Indhold

Side

I Meddelelser

Rådet

2005/C 63 E/01	Fælles holdning (EF) nr. 11/2005 af 9. december 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed ⁽¹⁾	1
2005/C 63 E/02	Fælles holdning (EF) nr. 12/2005 af 9. december 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98	11
2005/C 63 E/03	Fælles holdning (EF) nr. 13/2005 af 9. december 2004 vedtaget af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer	26

DA

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

I

(Meddelelser)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 11/2005

fastlagt af Rådet den 9. december 2004

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/EF af om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed

(EØS-relevant tekst)

(2005/C 63 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport ⁽³⁾ og (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport ⁽⁴⁾ er af væsentlig betydning for etableringen af et fælles marked for transport ad vej, jernbane eller indre vandveje samt for færdselssikkerheden og arbejdsvilkårene.

⁽¹⁾ EUT C 241 af 28.9.2004, s. 65.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 20.4.2004 (EUT C 104 E af 30.4.2004), Rådets fælles holdning af 9. december 2004 og Europa-Parlamentets holdning af (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

⁽⁴⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 af 10.3.2004, s. 3).

(2) I hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — de svære valg« har Kommissionen tilkendegivet, at det er nødvendigt at skærpe kontrollen og sanktioner, navnlig hvad angår de sociale bestemmelser vedrørende vejtransportaktiviteter, og specifikt at øge antallet af kontrolforanstaltninger, tilskynde til systematisk udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, koordinere kontrolaktiviteter og fremme uddannelse af kontrolpersonale.

(3) Det er derfor nødvendigt at sikre en korrekt anvendelse og harmoniseret fortolkning af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport ved fastsættelse af mindstekrav med henblik på en ensartet og effektiv kontrol i medlemsstaterne af overholdelsen af de relevante bestemmelser. Denne kontrol bør tjene til at begrænse og forebygge overtrædelser. Desuden bør der indføres et system, som sikrer, at virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere.

(4) Foranstaltningerne i dette direktiv bør ikke blot føre til forbedring af færdselssikkerheden, men også til harmonisering af arbejdsvilkårene i Fællesskabet samt til fremme af lige konkurrencevilkår.

(5) Udskiftning af analoge fartskrivere med digitale vil gradvis gøre det muligt at kontrollere større mængder data hurtigere og mere præcist. Derfor vil medlemsstaterne i stigende grad være i stand til at gennemføre mere kontrol. Med hensyn til kontrol bør andelen af arbejdsdage, der skal kontrolleres, for førere af køretøjer, som er omfattet af de sociale bestemmelser, derfor gradvis hæves til 4 %.

- (6) Alle kontrolenheder bør råde over standardudstyr, der er tilstrækkeligt til, at de kan udføre deres opgaver virkningsfuldt og effektivt.
- (7) Uden at det berører den korrekte udførelse af de opgaver, der er fastsat i dette direktiv, bør medlemsstaterne tilstræbe at sikre, at vejkontrol udføres effektivt og hurtigt med henblik på at gennemføre kontrollen på kortest mulig tid og med mindst mulig forsinkelse for føreren.
- (8) I hver medlemsstat bør der være et enkelt organ for forbindelserne inden for Fællesskabet med andre relevante kompetente myndigheder. Dette organ bør også udarbejde relevante statistikker. Medlemsstaterne bør også gennemføre en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område og kan udpege et enkelt organ, der skal koordinere gennemførelsen.
- (9) Samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder bør fremmes yderligere gennem samordnede kontrolforanstaltninger, fælles uddannelsesinitiativer, elektronisk udveksling af oplysninger samt udveksling af oplysninger og erfaringer.
- (10) Bedste praksis inden for håndhævelse af reglerne for vejtransport, navnlig med hensyn til at sikre en harmoniseret fremgangsmåde ved udstedelse af attester for en førers årlige ferie eller sygeorlov, bør fremmes gennem et forum for medlemsstaternes kontrolmyndigheder.
- (11) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (12) Målet for dette direktiv, nemlig at indføre klare, fælles regler om minimumsbetingelserne for kontrol af, at forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 gennemføres korrekt og ensartet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan på grund af behovet for en samordnet indsats på tværs af grænserne bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (13) Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 ⁽²⁾ bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter minimumsbetingelser for gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

Artikel 2

Kontrolordninger

1. Medlemsstaterne skal indføre en ordning for hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol af en korrekt og konsekvent gennemførelse som omhandlet i artikel 1, både på vejene og hos virksomhederne inden for samtlige transportkategorier.

Denne kontrol skal hvert år omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

Medlemsstaterne sørger for, at der anvendes en sammenhængende national kontrolstrategi på deres område. Med henblik herpå kan medlemsstaterne udpege et koordineringsorgan for så vidt angår foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 4 og 6, og Kommissionen og de andre medlemsstater underrettes i så fald herom.

2. Hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at 1 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85, kontrolleres fra den ... (*). Denne procentsats stiger til 2 % fra den 1. januar 2009 og til 3 % fra den 1. januar 2011.

Fra den 1. januar 2013 kan denne minimumsprocentsats hæves til 4 % af Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, hvis de statistikker, der er indsamlet i henhold til artikel 3, gennemsnitligt viser, at mere end 90 % af alle kontrollerede køretøjer er udstyret med en digital fartskriver. I forbindelse med Kommissionens beslutning herom, skal den også tage hensyn til, om de gældende håndhævelsesforanstaltninger er effektive, især om der findes data fra digitale fartskrivere hos virksomhederne.

Mindst 15 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage skal kontrolleres på vejene og mindst 25 % hos virksomhederne. Efter den 1. januar 2008 skal mindst 30 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage kontrolleres på vejene og mindst 50 % hos virksomhederne.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55. Ændret ved forordning (EF) nr. 2135/98 (EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1).

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

3. De oplysninger, der fremsendes til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85, skal bl.a. omfatte antallet af førere, der er kontrolleret på vejene, antallet af kontroloperationer, der er gennemført hos virksomhederne, antallet af kontrollerede arbejdsdage og antallet af konstaterede overtrædelser.

Artikel 3

Statistikker

Medlemsstaterne sikrer, at de statistiske oplysninger, der indsamles om den kontrol, som gennemføres i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1 og stk. 2, inddeles i følgende kategorier:

- a) for så vidt angår kontrol på vejene:
 - i) vejtype, dvs. motorvej, hovedvej eller bivej
 - ii) analog eller digital fartskriver
- b) for så vidt angår kontrol hos virksomhederne:
 - i) transportaktivitetstype, dvs. international eller indenlandsk transport, passagerbefordring eller godstransport, transport for egen regning eller mod vederlag
 - ii) størrelsen af virksomhedens vognpark
 - iii) analog eller digital fartskriver.

Disse statistikker forelægges Kommissionen en gang om året.

De indsamlede data for det seneste år lagres af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

Enhver yderligere påkrævet præcisering af definitionerne af de i litra a) og b) anførte kategorier fastlægges af Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 4

Vejkontrol

1. Vejkontrollen skal udføres på forskellige steder og på vilkårlige tidspunkter af døgnet og skal dække så stor en del af vejnettet, at kontrolstederne vanskeligt kan undgås.
2. Medlemsstaterne sikrer, at:
 - a) der træffes fyldestgørende foranstaltninger til at indrette kontrolsteder på eller i nærheden af eksisterende og planlagte veje
 - b) kontrollen foretages efter et system med tilfældig rotation.
3. Vejkontrollen omfatter de elementer, der er fastsat i bilag I, del A. Kontrollen kan koncentreres om et bestemt element, hvis omstændighederne kræver det.

4. Uden at dette berører artikel 9, stk. 2, foretages vejkontrollen uden forskelsbehandling. Navnlig må kontrolpersonalet ikke forskelsbehandle på grundlag af:

- a) køretøjets indregistreringsland
 - b) førerens bopælsland
 - c) virksomhedens etableringsland
 - d) turens start- og bestemmelsessted
 - e) om køretøjerne er udstyret med analog eller digital fartskriver.
5. Kontrolpersonalet forsynes med:
- a) en liste over de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, som fastlagt i bilag I, del A
 - b) standardkontroludstyr som fastlagt i bilag II.

6. Hvis en medlemsstats vejkontrol af føreren af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, giver grund til at formode, at der er begået overtrædelser, som ikke kan konstateres ved kontrollen, fordi de nødvendige data mangler, bistår de kompetente myndigheder i de berørte medlemsstater hinanden med at klarlægge situationen.

Artikel 5

Samordnet kontrol

Medlemsstaterne gennemfører mindst seks gange om året samordnede operationer med henblik på vejkontrol af førere og køretøjer, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85. Disse operationer gennemføres samtidig af to eller flere medlemsstaters kontrolmyndigheder, der hver arbejder på deres respektive medlemsstats eget område.

Artikel 6

Kontrol hos virksomhederne

1. Kontrol hos en virksomhed planlægges i lyset af tidligere erfaringer med forskellige transportkategorier. Der foretages også kontrol hos en virksomhed, hvis der ved vejkontrol er konstateret grove overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller forordning (EØF) nr. 3821/85.
2. Kontrol hos en virksomhed omfatter elementerne i bilag I, del A og B.
3. Kontrolpersonalet forsynes med:
 - a) en liste over de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, som fastlagt i bilag I, del A og B
 - b) standardkontroludstyr som fastlagt i bilag II.

4. Kontrolpersonalet i en medlemsstat tager under kontrollen hensyn til eventuelle oplysninger, som det udpegede koordinerende kontrolorgan i en anden medlemsstat, jf. artikel 7, stk. 1, har videregivet vedrørende virksomhedens aktiviteter i denne anden medlemsstat.

5. Ved anvendelsen af stk. 1-4 har kontrol, der foretages hos de kompetente myndigheder på grundlag af relevante dokumenter eller data, som virksomhederne har fremlagt på disse myndigheders anmodning, samme status som kontrol, der foretages hos virksomhederne.

Artikel 7

Forbindelserne inden for Fællesskabet

1. Medlemsstaterne udpeger et organ, der har til opgave:
 - a) at sørge for koordinering med tilsvarende organer i andre berørte medlemsstater med hensyn til operationer, der iværksættes i henhold til artikel 5
 - b) hvert andet år at fremsende statistiske oplysninger til Kommissionen i henhold til artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85
 - c) at være hovedansvarlig for at yde de kompetente myndigheder i andre medlemsstater bistand i henhold til artikel 4, stk. 6.

Organet skal være repræsenteret i det udvalg, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1.

2. Hver medlemsstat giver Kommissionen meddelelse om udpegelsen af dette organ, og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

3. Der gøres en aktiv indsats for at fremme udveksling af data, erfaringer og andre oplysninger mellem medlemsstaterne, hovedsagelig, men ikke udelukkende, via det udvalg, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1, og andre organer, som Kommissionen måtte udpege efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 8

Udveksling af oplysninger

1. Oplysninger, som medlemsstaternes myndigheder stiller til rådighed for hinanden i henhold til artikel 17, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3820/85 og artikel 19, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3821/85, udveksles mellem de udpegede organer, der er meddelt Kommissionen i medfør af artikel 7, stk. 2:

- a) mindst én gang hvert halve år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden
- b) efter særlig anmodning fra en medlemsstat i specifikke tilfælde.

2. Medlemsstaterne tilstræber at indføre systemer til elektronisk udveksling af oplysninger. Efter proceduren i artikel 12, stk. 2, fastlægger Kommissionen en fælles metode for effektiv udveksling af oplysninger.

Artikel 9

Risikoklassificeringssystem

1. Medlemsstaterne indfører et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og grovheden af de overtrædelser af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller (EØF) nr. 3821/85, som den enkelte virksomhed har begået.

2. Virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere. Kriterierne og de nærmere regler for indførelsen af et sådant system drøftes i det i artikel 12 omhandlede udvalg med henblik på at udvikle et system til udveksling af oplysninger om god praksis.

Artikel 10

Rapport

Senest den ... (*) forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om de sanktioner, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning for alvorlige overtrædelser.

Artikel 11

God praksis

1. Efter proceduren i artikel 12, stk. 2, fastlægger Kommissionen retningslinjer for god kontrolpraksis.

Disse retningslinjer skal indgå i den beretning, der udarbejdes hvert andet år i henhold til artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85.

2. Medlemsstaterne opstiller fælles uddannelsesprogrammer vedrørende god praksis, der afvikles mindst én gang om året, og tilskynder til udveksling af personale mindst én gang om året mellem deres respektive organer til varetagelse af forbindelserne inden for Fællesskabet.

3. En elektronisk og printervenlig formular udformes af Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, og den anvendes, hvis føreren har været fraværende på grund af sygdom eller ferie, og hvis føreren har ført et andet køretøj, der er undtaget fra forordning (EØF) nr. 3820/85, i den periode, der er nævnt i artikel 15, stk. 7, første afsnit, første led, i forordning (EØF) nr. 3821/85.

(*) Tre år efter dette direktivs ikrafttræden.

4. Medlemsstaterne sørger for, at kontrolpersonalet er veluddannet til at udføre sine opgaver.

Artikel 12

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 13

Gennemførelsesforanstaltninger

Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 12, stk. 2, gennemførelsesforanstaltninger navnlig med henblik på:

- a) at fremme en fælles tilgang til dette direktivs gennemførelse
- b) at tilskynde kontrolmyndighederne til at følge en samordnet fremgangsmåde og en harmoniseret fortolkning af forordning (EØF) nr. 3820/85
- c) at fremme dialogen mellem den berørte sektor og kontrolmyndighederne.

Artikel 14

Forhandlinger med tredjelande

Når dette direktiv er trådt i kraft, indleder Fællesskabet forhandlinger med de relevante tredjelande om anvendelse af bestemmelser svarende til direktivets bestemmelser.

Artikel 15

Ajourføring af bilagene

Ændringer i bilagene, der er nødvendige for at tilpasse dem til udviklingen inden for god praksis, vedtages efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 16

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 2006. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser, samt en sammenligningstabel over de pågældende bestemmelser og bestemmelserne i dette direktiv.

Disse 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.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 17

Ophævelse

1. Direktiv 88/599/EØF ophæves med virkning fra den... (*).
2. Henvisninger til det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til nærværende direktiv.

Artikel 18

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 19

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

Del A

Vejkontrol

Vejkontrollen omfatter normalt følgende elementer:

- 1) daglige køretider, pauser samt daglige og ugentlige hviletider; også diagramarkene for de forudgående dage, der skal opbevares i køretøjet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/85 og/eller de data, der er oplagret for samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets datalager i overensstemmelse med bilag II og/eller udskrifter
- 2) for den periode, der er omhandlet i artikel 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/85, eventuelle tilfælde, hvor den tilladte hastighed for køretøjet er overskredet, defineret som perioder på over ét minut, hvor køretøjets hastighed overstiger 90 km/h for køretøjer i kategori N3 eller 105 km/h for køretøjer i kategori M3 (kategori N3 og M3 som defineret i bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil) ⁽¹⁾
- 3) hvor det er relevant, momentane hastigheder, der er nået af køretøjet, som registreret af kontrolapparatet inden for højst de foregående 24 timers brug af køretøjet
- 4) sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (fastlæggelse af eventuelt misbrug af kontrolapparatet og/eller førerkortet og/eller diagramarkene) eller, hvor det er relevant, at de i artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3820/85 nævnte dokumenter forefindes

Del B

Kontrol hos virksomhederne

Kontrol hos virksomheder omfatter ud over, hvad der indgår i vejkontrol:

- 1) ugentlige hviletider og køretiderne mellem disse hviletider
- 2) kontrol af at to-ugers begrænsningen af køretimerne overholdes
- 3) diagramark, køretøjsenhed og data og udskrifter fra førerkort.

Medlemsstaterne kan i givet fald, hvis der konstateres en overtrædelse, undersøge medansvar hos andre led i transportkæden, f.eks. speditører, transportører eller underkontrahenter, der måtte have tilskyndet til eller medvirket til overtrædelsen, herunder kontrol af, at kontrakter om levering af transportydelser er udformet således, at det er muligt at overholde forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85.

⁽¹⁾ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2004/78/EF (EUT L 153 af 30.4.2004, s. 103).

*BILAG II***Standardudstyr, der skal være til rådighed for kontrolenheder**

Medlemsstaterne sikrer, at følgende standardudstyr er til rådighed for de kontrolenheder, der udfører de opgaver, der er fastlagt i bilag I:

- 1) Udstyr, der gør det muligt at overføre data fra køretøjsenheden og den digitale fartskrivers førerkort, at læse data samt at analysere data og/eller overføre resultaterne til en central database til analyse.
 - 2) Udstyr til at kontrollere fartskriverarkene.
-

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

- Med hjemmel i EF-traktatens artikel 71 og som led i den fælles beslutningsprocedure, jf. EF-traktatens artikel 251, vedtog Rådet den 9. december 2004 sin fælles holdning vedrørende et udkast til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF og Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed.
- Rådet tog i den forbindelse hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse af 20. april 2004 ⁽¹⁾ og Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse af 2. juni 2004 ⁽²⁾.

Direktivudkastets hovedmål

Direktivudkastet har som mål

- at fastsætte minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed (erhvervschaufførers køretider og hviletider), idet det samtidig kræves, at kontrolmyndighederne i de enkelte medlemsstater skal udføre et minimum af kontroller
- at give en ensartet fortolkning af kontrollernes art og således sikre en harmoniseret gennemførelse af disse EF-vejtransportbestemmelser.

Ifølge den nuværende lovgivning skal samlet mindst 1 % af arbejdsdagene kontrolleres ⁽³⁾; Kommissionen foreslår nu at hæve standarden til et mere ambitiøst, men samtidigt opnåeligt niveau, hvilket i høj grad vil forbedre færdselssikkerheden.

Med indførelsen af en digital fartskriver vil dataene blive lettere tilgængelige og mere præcise. Dette vil gøre det muligt for medlemsstaterne at øge antallet og effektiviteten af kontrollerne, både på vejene og hos virksomhederne inden for samtlige transportkategorier. Endvidere skal medlemsstaterne ifølge direktivudkastet indsamle statistikker om disse kontroller og forelægge Kommissionen dem en gang om året.

Andre nye bestemmelser i direktivudkastet er:

- en detaljeret liste over de elementer, vejkontrollen og kontrollen hos virksomhederne skal omfatte
- flere samordnede kontroller mellem medlemsstaterne
- indførelsen af et EF-internt forbindelsesorgan, der bl.a. skal sørge for koordineringen af samordnede kontroller
- en hyppigere udveksling af oplysninger om resultaterne af kontrollerne og en opfordring til medlemsstaterne til at indføre et system til elektronisk udveksling af oplysninger og
- indførelsen af et system for risikoklassificering af virksomheder kombineret med pligten til at kontrollere virksomheder i en høj risikoklasse grundigere og hyppigere.

Direktivudkastet omhandler også retningslinjer for god praksis, fælles uddannelsesaktiviteter og udveksling af oplysninger og erfaringer.

⁽¹⁾ Dok. . 8510/04 CODEC 567 TRANS 160 SOC 184.

⁽²⁾ EUT C 241 af 28.9.2004, s. 65.

⁽³⁾ Jf. artikel 2, stk. 2, i Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55).

II. GENNEMGANG AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

Rådet er af den opfattelse, at der er en betydelig ekstra gevinst forbundet med bestemmelserne i den fælles holdning i sammenligning med den nuværende lovgivning.

Under hensyn til den gradvise fornyelse af transportvirksomhedernes vognpark — og dermed den gradvise stigning i antallet af køretøjer med digital fartskriver — skal medlemsstaterne indføre en kontrolordning, der sikrer, at hvad angår førere af køretøjer, der er omfattet af direktivudkastet, vil mindst 3 % af deres arbejdsdage senest i 2011 være underkastet kontrol. Kommissionen foreslog en øjeblikkelig forøgelse af kontrollerne til 3 % af arbejdsdagene fra det nye direktivs ikrafttræden, men Rådet har besluttet at nå dette mål ved gradvis at øge antallet af kontroller fra 1 til 2 % pr. 1. januar 2009. Herudover er der blevet indsat en bestemmelse, der gør det muligt at hæve minimumssatsen til 4 % pr. 1. januar 2013, hvis statistikkerne viser, at mere end 90 % af alle kontrollerede køretøjer er udstyret med en digital fartskriver.

For at sikre en god balance mellem vejkontrollen og kontrollen hos virksomhederne indeholder den fælles holdning en bestemmelse om, at ud af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage skal (mindst) 30 % kontrolleres på vejene og (mindst) 50 % hos virksomhederne efter den 1. januar 2008.

Rådet har afvist at medtage direktiv 2002/15/EF (arbejdstidsdirektivet) i direktivudkastets anvendelsesområde, da det har ønsket at lægge vægt på håndhævelsen af de faktiske køre- og hviletider. Desuden kan arbejdstid ikke kontrolleres præcist ved hjælp af en digital fartskriver, og det ville derfor gøre vejkontrollerne temmelig vanskelige.

2. Parlamentets ændringer

— Hvad angår Parlamentets ændringer har Rådet kunnet godkende ændring 27.

— Ændring 3 (betragtning 4), 12, 21-22 (kun den del, der vedrører fartskrivertype) og 23 har kunnet godkendes delvis.

Hvad angår ændring 19 har Rådet kunnet godkende Parlamentets ønske om at nedsætte det mindsteantal arbejdsdage, der skal kontrolleres på vejene, til 15 %. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Rådet har fastsat det antal arbejdsdage, der skal kontrolleres hos virksomhederne, til 25 %, og indført en overgangsperiode (indtil den 1. januar 2008) for forøgelsen til 30 % (vejkontroller) og 50 % (kontroller hos virksomhederne).

Rådet anser endvidere indholdet af ændring 24 for at være omfattet af artikel 4, stk. 2, litra a). Hvad angår ændring 28 er Rådet af den opfattelse, at hovedformålet allerede er omfattet af artikel 4, stk. 6, og artikel 6, stk. 4. Det princip, der ligger til grund for ændring 29, er allerede omfattet af artikel 9 (risikoklassificeringssystem) i den fælles holdning.

Hvad angår ændring 42 har Rådet besluttet at tilføje ugentlige hviletider på listen i bilag I, del A.

— Rådet har forkastet ændring 7, 63, 18, 20, 25, 31, 39, 40, 41 og 66 og desuden nedennævnte ændringer, der er ledsaget af yderligere bemærkninger:

— ændring 1, 12, 15, 29, 34 og 36, da de tager sigte på at udvide direktivudkastets anvendelsesområde

- ændring 13-14 (tilføjelsen af en definition af »fører«) og ændring 16 (køretøjer fra tredje-lande), da de efter Rådets mening er omfattet af udkastet til forordning om køretider og hviletider (socialharmoniseringsforordningen ⁽¹⁾); endvidere er de relevante bestemmelser i ændring 32, 33, 35, 36, 37 og 38 blevet flyttet til dette forordningsudkast og er derfor ikke længere aktuelle her
- ændring 5, da dette spørgsmål efter Rådets opfattelse er tilstrækkeligt omfattet af artikel 11
- ændring 6, da denne bestemmelse efter Rådets opfattelse hører hjemme i udkastet til forordning om køretider og hviletider
- ændring 11, da der efter Rådets opfattelse allerede er taget hensyn hertil med henvisningen til forordning (EØF) nr. 3820/85
- ændring 26, da Rådet har besluttet at overlade dette til kontrolpersonalets skøn
- ændring 30, idet Rådet understreger, at der findes en mindre vidtrækkende bestemmelse i artikel 13, litra b).

III. KONKLUSION

Hvad angår de vigtigste centrale bestemmelser i direktivudkastet — der vedrører forøgelsen af antallet af kontroller fra 1 til 3 % i løbet af de næste seks år og fastsættelsen af minimumsprocentsatser for det samlede antal arbejdsdage, der skal kontrolleres på vejene og hos virksomhederne — er Rådet af den opfattelse, at der ikke er særlig store meningsforskelle mellem Europa-Parlamentet og Rådet. De fleste af de ændringer, som Rådet har forkastet, er enten allerede omfattet af udkastet til socialharmoniseringsforordningen eller ville have medført en større udvidelse af direktivudkastets anvendelsesområde. På den baggrund ser Rådet frem til at nå til enighed med Parlamentet om direktivudkastet i nær fremtid.

⁽¹⁾ Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 12/2005**fastlagt af Rådet den 9. december 2004**

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2005 af om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98

(2005/C 63 E/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport ⁽³⁾ tog sigte på at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. De fremskridt, der er opnået på disse områder, bør sikres og udbygges.

(2) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter ⁽⁴⁾, skal medlemsstaterne vedtage foranstaltninger, der begrænser mobile arbejdstageres maksimale ugentlige arbejdstid.

(3) Erfaringen viser, at det er vanskeligt at fortolke, anvende og kontrollere visse bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid, pauser og hviletid for førere, som udfører national og international vejtransport i Fællesskabet, på en ensartet måde i alle medlemsstaterne, fordi de pågældende bestemmelser er udtrykt i generelle vendinger.

⁽¹⁾ EFT C 221 af 17.9.2002, s. 19.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 14. januar 2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 152), Rådets fælles holdning af 9. december 2004 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

⁽⁴⁾ EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

(4) En effektiv og ensartet håndhævelse af disse bestemmelser kan bidrage til gennemførelsen af de mål, de tilsigter, og hindre, at anvendelsen af bestemmelserne bringes i miskredit. Det er derfor nødvendigt at fastsætte klarere og enklere regler, som både vejtransporterhvervet og kontrolorganerne har lettere ved at forstå, fortolke og anvende.

(5) De i denne forordning fastsatte bestemmelser om arbejdsvilkår bør ikke begrænse arbejdsmarkedsparternes ret til gennem kollektive forhandlinger eller på anden måde at vedtage regler, der er gunstigere for arbejdstagerne.

(6) Det vil være hensigtsmæssigt at definere forordningens gyldighedsområde meget nøjagtigt ved at specificere de hovedkategorier af køretøjer, der er omfattet af forordningen.

(7) Denne forordning bør gælde for vejtransport, der udføres enten udelukkende inden for Fællesskabet eller mellem Fællesskabet, Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

(8) Bestemmelserne i den europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), som ændret, bør fortsat gælde på hele strækningen, hvis det drejer sig om godstransport og personbefordring ad vej, der udføres mellem Fællesskabet og et andet tredjeland end Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller via et sådant land med køretøjer registreret i en medlemsstat eller i et hvilket som helst land, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten.

(9) Udføres transporten med køretøjer registreret i et tredjeland, som ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, bør AETR-bestemmelserne gælde for den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet eller inden for lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

(10) Da genstanden for AETR-overenskomsten falder ind under denne forordnings gyldighedsområde, har Fællesskabet kompetence til at forhandle og indgå denne overenskomst.

- (11) Hvis en ændring i Fællesskabets interne regler på det pågældende område kræver en tilsvarende ændring i AETR-overenskomsten, bør medlemsstaterne i fællesskab tage skridt til hurtigst muligt at få ændret AETR-overenskomsten efter den deri fastsatte fremgangsmåde.
- (12) Listen over undtagelser bør ajourføres, således at den afspejler udviklingen i vejtransportsektoren i de sidste nitten år.
- (13) Alle nøgleudtryk bør defineres udførligt for at lette fortolkningen og for at sikre, at denne forordning anvendes ensartet. Definitionen af »uge« i denne forordning bør ikke forhindre, at føreren kan starte sit arbejde på en hvilken som helst dag i ugens løb.
- (14) For at sikre effektiv håndhævelse er det afgørende, at de relevante myndigheder i forbindelse med vejkontrol og efter en overgangsperiode kan fastslå, om køretiderne og hvileperioderne er blevet overholdt den dag, kontrollen blev udført, og de forudgående 28 dage.
- (15) De grundlæggende bestemmelser om køretid bør præciseres og forenkles, således at de kan håndhæves effektivt og ensartet ved hjælp af digitale fartskrivere, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport⁽¹⁾ og nærværende forordning. Desuden bør kontrolmyndighederne i medlemsstaterne i det stående udvalg tilstræbe at nå frem til en fælles forståelse af, hvordan denne forordning skal gennemføres.
- (16) Med reglerne i forordning (EØF) nr. 3820/85 har det været muligt at tilrettelægge de daglige køretider og pauser på en sådan måde, at førerne har kunnet køre for lang tid uden en rigtig pause, hvilket har resulteret i nedsat færdssikkerhed og en forringelse af førernes arbejdsvilkår. Derfor bør det sikres, at opdelte pauser fordeles på en sådan måde, at misbrug hindres.
- (17) Hensigten med denne forordning er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed. Dette opnås hovedsagelig ved hjælp af bestemmelserne om den maksimale køretid pr. dag, pr. uge og pr. 14-dages periode, bestemmelsen om, at en fører skal tage en regulær ugentlig hviletid mindst en gang pr. to på hinanden følgende uger, og bestemmelsen om, at den daglige hviletid under ingen omstændigheder bør være under ni sammenhængende timer. Da disse bestemmelser sikrer passende hvile og under hensyn til de seneste års erfaringer med den praktiske håndhævelse, er der ikke længere behov for en ordning med kompensation for reduceret daglig hviletid.
- (18) Vejtransporttjenester i Fællesskabet indbefatter i mange tilfælde transport med færge eller med jernbane. Der bør derfor fastsættes klare regler for de daglige hviletider og pauser i forbindelse med udførelsen af sådanne tjenester.
- (19) Da omfanget af godstransport og personbefordring på tværs af grænserne stiger, bør både vejkontrol og kontrol på virksomhederne af hensyn til færdselssikkerheden og håndhævelsen af reglerne også omfatte køre- og hviletid samt pauser i andre medlemsstater eller i tredjelande, så det kan fastslås, om bestemmelserne er blevet overholdt fuldt ud og korrekt.
- (20) Bestemmelserne om transportvirksomhedernes ansvar bør i det mindste omfatte transportvirksomheder, som er juridiske eller fysiske personer, og bør ikke udelukke retsforfølgning af fysiske personer, som begår, tilskynder til eller medvirker til overtrædelser af denne forordning.
- (21) Det er nødvendigt, at førere, som arbejder for flere transportvirksomheder, giver samtlige disse virksomheder alle relevante oplysninger, således at de hver især kan opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning.
- (22) De enkelte medlemsstater bør fortsat have ret til at vedtage visse relevante bestemmelser med henblik på at fremme udviklingen på det sociale område og forbedre færdssikkerheden.
- (23) Nationale undtagelser bør afspejle ændringerne i vejtransportsektoren og begrænses til de områder, der ikke er udsat for konkurrence i øjeblikket.
- (24) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser for køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km. Bestemmelserne bør yde tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hvileperioder.

⁽¹⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 af 10.3.2004, s. 3).

(25) Af hensyn til effektiv håndhævelse af reglerne vil det være hensigtsmæssigt, at al national og international rutekørsel med personer kontrolleres ved hjælp af standardkontrolapparatet.

(26) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Også tilbageholdelse af køretøjet bør i alle medlemsstater være en mulig foranstaltning i tilfælde af alvorlige overtrædelser. Denne forordnings bestemmelser om sanktioner og retsforfølgning berører ikke nationale bestemmelser om bevisbyrde.

(27) Af hensyn til effektiv håndhævelse af reglerne bør der fastsættes ensartede bestemmelser om virksomhedernes og førernes ansvar for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning. Dette ansvar kan resultere i strafferetlige, civilretlige eller administrative sanktioner, afhængigt af, hvad de enkelte medlemsstater bestemmer.

(28) Målet for denne forordning, nemlig indførelse af klare, fælles regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører vejtransport, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af behovet for en samordnet aktion på tværs af grænserne bedre gennemføres på fællesskabsplan i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(29) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.

(30) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør ændres for at præcisere bestemte forpligtelser, der påhviler transportvirksomheder og førere, og for at øge retssikkerheden og lette håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne ved vejkontroller.

(31) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør ligeledes ændres således, at der ikke er retlig usikkerhed for så vidt angår de nye datoer for indførelsen af den digitale fartskriver og for adgangen til førerkort.

(32) Af hensyn til klarheden og overskueligheden bør forordning (EØF) nr. 3820/85 ophæves og erstattes af nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

Indledende bestemmelser

Artikel 1

Ved denne forordning fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.

Artikel 2

1. Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:

a) godstransport med et køretøj, hvis højeste tilladte vægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton

b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

2. Denne forordning gælder uanset køretøjets registreringsland for vejtransport, der udføres:

a) udelukkende inden for Fællesskabet og

b) mellem Fællesskabet, Schweiz og lande, der deltager i EØS-aftalen.

3. Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), finder i stedet for denne forordning anvendelse på international transport, der delvis udføres uden for de i stk. 2 nævnte områder med:

a) køretøjer registreret i Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, under hele transporten

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- b) køretøjer registreret i et tredjeland, der ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, dog kun på den del af strækningen, der tilbagelægges inden for Fællesskabet eller i lande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

Artikel 3

Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

- a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km
- b) køretøjer med en højeste tilladt hastighed på ikke over 30 km i timen
- c) køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og på deres ansvar
- d) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer
- e) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver
- f) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted
- g) køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug
- h) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en højeste tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport.
- i) erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport.

Artikel 4

I denne forordning forstås ved:

- a) »vejtransport«: al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport
- b) »køretøj«: et motorkøretøj, et trækkende køretøj, en påhængsvogn eller en sættevogn eller en kombination af disse køretøjer i overensstemmelse med følgende definitioner:
 - »motorkøretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og normalt anvendes til personbefordring eller godstransport, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
 - »trækkende køretøj«: ethvert motordrevet køretøj, der kører på vej og er specielt indrettet til at trække, skubbe eller drive påhængsvogne, sættevogne, redskaber eller maskiner, og som ikke til stadighed bevæger sig på skinner
 - »påhængsvogn«: ethvert køretøj, der er bestemt til at blive koblet til et motorkøretøj eller et trækkende køretøj
 - »sættevogn«: en påhængsvogn uden foraksel, der tilkobles således, at en betydelig del af dens egen vægt og vægten af dens ladning bæres af det trækkende køretøj eller af motorkøretøjet
- c) »fører«: enhver person, som fører køretøjet, selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i et køretøj for i givet fald at kunne føre det
- d) »pause«: enhver periode, i hvilken en fører hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende benyttes til rekreation
- e) »andet arbejde«: enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a), i Rådets direktiv 2002/15/EF, undtagen »kørsel« og også alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren
- f) »hvil«: enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid
- g) »daglig hviletid«: den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær daglig hviletid« eller »reduceret daglig hviletid«
 - »regulær daglig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst elleve timer. Denne regulære daglige hviletid kan subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer
 - »reduceret daglig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst ni timer, men mindre end elleve timer
- h) »ugentlig hviletid«: en sammenhængende hviletid, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær ugentlig hviletid« eller »reduceret ugentlig hviletid«
 - »regulær ugentlig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid på mindst 45 timer

— »reduceret ugentlig hviletid«: enhver sammenhængende hviletid, som er mindre end 45 timer, men som, med forbehold af betingelserne i artikel 8, stk. 6, kan reduceres til mindst 24 timer i træk

KAPITEL II

Medfølgende personale, køretid, pauser og hviletid

i) »uge«: tidsrummet mellem mandag klokken 00.00 og søndag klokken 24.00

Artikel 5

j) »daglig køretid«: summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid

1. Minimumsalderen for førere er 18 år.

k) »ugentlig køretid«: summen af køretiderne i løbet af en uge

2. Minimumsalderen for hjælpere er 18 år. Medlemsstaterne kan dog nedsætte minimumsalderen for hjælpere til 16 år, hvis:

l) »højeste tilladte vægt«: den højeste tilladte vægt af det køreklare køretøj inklusive nyttelast

a) vejtransporten udføres inden for én medlemsstat i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius

m) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus ⁽¹⁾

b) det sker af hensyn til den faglige uddannelse, og

c) de grænser, der er fastsat i de nationale arbejdsretlige regler, overholdes.

Artikel 6

n) »flermandsbetjening«: den situation hvor en fører deltager i flermandsbetjening af et køretøj, hvis der i køretider mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst én anden fører om bord på køretøjet for at udføre kørsel; ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden

1. Den daglige køretid må ikke overstige ni timer.

Dog må den daglige køretid højst to gange i ugens løb sættes op til højst ti timer.

o) »transportvirksomhed«: enhver, der udfører vejtransport mod vederlag eller for egen regning, og som er en fysisk eller juridisk person, en sammenslutning eller en kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, eller et organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed med en sådan status

2. Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer og må ikke resultere i, at den maksimale ugentlige arbejdstid, der er fastsat i direktiv 2002/15/EF, overskrides.

p) »kørselsperiode«: den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller tidsbestemt pause, indtil han indleder hviletid eller tidsbestemt pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt

3. Summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer.

4. Den daglige og den ugentlige køretid omfatter al køretid på Fællesskabets eller et tredjelands område.

q) »tidsbestemt pause«: en sammenhængende pause på mindst 5 minutter for hver halve times samlet kørselsperiode eller del deraf, dog mindst 15 minutter, fra det tidspunkt, den tidsbestemte pause begynder.

5. En fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e), samt den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som »andet arbejde« og registrerer alle »rådhedsperioder« som defineret i artikel 15, stk. 3, litra c), i forordning (EØF) nr. 3821/85 siden sin sidste daglige eller ugentlige hviletid. Registreringen sker enten manuelt på et diagramark eller en udskrift eller ved hjælp af manuelle inputfaciliteter på kontrolapparatet.

⁽¹⁾ EFT L 74 af 20.3.1992, s. 1. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

Artikel 7

Efter en kørselsperiode på fire og en halv time skal føreren holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter, medmindre han påbegynder et hvil.

Den mindste tidsbestemte pause, der svarer til den enkelte kørselsperiode, fremgår af nedenstående tabel:

Kørselsperiode	Mindste tidsbestemte pause
0-90 minutter	15 minutter
91-120 minutter	20 minutter
121-150 minutter	25 minutter
151-180 minutter	30 minutter
181-210 minutter	35 minutter
211-240 minutter	40 minutter
241-270 minutter (maksimum)	45 minutter

Artikel 8

1. Føreren skal have daglige og ugentlige hviletider.
2. Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid

Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24 timers perioden, er på mindst ni timer, men mindre end 11 timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.

3. En daglig hviletid kan forlænges til at udgøre en regulær ugentlig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid.
4. Føreren må højst holde tre reducerede daglige hviletider mellem to ugentlige hviletider.
5. Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, have holdt en ny daglig hviletid på mindst ni timer senest 30 timer efter afslutningen af den daglige eller ugentlige hviletid.
6. I to på hinanden følgende uger skal en fører tage mindst:
 - to regulære ugentlige hviletider, eller
 - en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer — denne reduktion skal dog

komponeres med en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

En ugentlig hviletid skal starte senest ved afslutningen af seks på hinanden følgende 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid.

7. Hvile, der tages som kompensation for reduceret ugentlig hviletid, sammenlægges med en anden hviletid på mindst ni timer
8. Daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der tages borte fra hjemstedet, kan tilbringes i køretøjet, hvis dette er udstyret med passende sovefaciliteter til hver fører, og køretøjet holder stille.
9. En ugentlig hviletid, der falder inden for to uger, kan medregnes i en hvilken som helst af ugerne, men ikke i begge.

Artikel 9

1. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færgе eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time.
2. I den i stk. 1 nævnte daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

KAPITEL III

Virksomhedens ansvar

Artikel 10

1. En transportvirksomhed må ikke give førere, som er ansat af eller stillet til rådighed for den, nogen betaling, heller ikke i form af præmier eller løntillæg, i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, hvis betalingen er af en sådan art, at den udgør en fare for færdselssikkerheden.
2. Transportvirksomheden skal tilrettelægge de i stk. 1 nævnte føreres arbejde på en sådan måde, at førerne er i stand til at overholde bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning. Transportvirksomheden skal give førerne de nødvendige instrukser og føre regelmæssig kontrol for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning.

3. En transportvirksomhed er ansvarlig for overtrædelser begået af virksomhedens førere, selv om overtrædelserne er begået på en anden medlemsstat eller et tredjelandets område.

Uden at dette indskrænker medlemsstaternes ret til at drage transportvirksomhederne til ansvar i fuldt omfang, kan de gøre dette ansvar betinget af virksomhedens overtrædelse af stk. 1 og 2. Medlemsstaterne kan tage hensyn til alle eventuelle beviser for, at transportvirksomheden ikke med rimelighed kan holdes ansvarlig for den begåede overtrædelse.

4. Virksomheder, fragtførere, speditører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer sikrer, at kontraktmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med denne forordning.

5. a) En transportvirksomhed, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde og bestemmelser og benytter køretøjer med kontroludstyr, der opfylder kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85,

i) sikrer, at alle data kopieres ved dataoverførsel fra køretøjsenheden og førerkortet med den regelmæssighed, der er fastsat af medlemsstaten. Transportvirksomheden skal også overføre relevante data med større hyppighed for at sikre, at alle data vedrørende aktiviteter, der udføres af eller for virksomheden, overføres

ii) sikrer, at alle data, der kopieres ved dataoverførsel fra køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i mindst 12 måneder efter registreringstidspunktet, idet sådanne data på anmodning af en inspektør skal kunne konsulteres i virksomhedens lokaler, enten direkte eller via en fjerntilslutning.

b) Udtrykket »dataoverførsel« er i dette stykke brugt med den definition, der er fastsat i bilag I B i kapitel I (Definitioner), litra s) i forordning (EØF) nr. 3821/85.

c) Maksimumsfrekvensen, hvormed de relevante data skal overføres i henhold til litra a), nr. i), fastlægges af Kommissionen efter proceduren i artikel 24, stk. 2.

KAPITEL IV

Undtagelser

Artikel 11

En medlemsstat kan fastsætte bestemmelser om længere minimumspauser og hviletider eller kortere maksimumskøretider end dem, der er fastsat i artikel 6-9, når det drejer sig om vejtransport, som udelukkende udføres inden for dens område.

Denne forordning gælder dog fortsat for førere, som udfører international transport.

Artikel 12

Hvis det er foreneligt med hensynet til færdselssikkerheden, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige artikel 6-9 i det omfang, hvori det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til den egnede holdeplads.

Artikel 13

1. For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan enhver medlemsstat på sit eget område eller på en anden medlemsstats område, såfremt denne anden medlemsstat er indforstået hermed, tillade, at transport, der udføres ved hjælp af følgende køretøjer, undtages fra bestemmelserne i artikel 5-9:

a) køretøjer, som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder

b) køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted

c) landbrugs- og skovbrugstraktorer, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, inden for en radius af 100 km fra hjemstedet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet

d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en højeste tilladt vægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet (⁽¹⁾), til at omdele forsendelser som led i befordringspligten, eller som anvendes til transport af materiel eller udstyr, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv. Disse køretøjer må kun benyttes inden for en radius af 50 kilometer fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet

(¹) EFT L 15 af 21.1.1998, s. 14. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

- e) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km², som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer
- f) køretøjer, som anvendes til godstransport inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted og fremdrives ved hjælp af naturgas eller flydende gas eller elektricitet, og hvis højeste tilladte vægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn ikke overstiger 7,5 ton
- g) køretøjer, der anvendes til køreundervisning og køreprøve med henblik på erhvervelse af et kørekort eller et kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring
- h) køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vandforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje eller renovation
- i) køretøjer med mellem 10 og 17 pladser, der udelukkende benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring
- j) specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr
- k) specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille
- l) køretøjer, der anvendes til indsamling af mælk fra gårde og transport tilbage til gårde af mælkebeholdere eller mælkeprodukter til foder
- m) specialkøretøjer, der transporterer penge og/eller værdigenstande
- n) køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald eller dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum
- o) køretøjer, der udelukkende anvendes på veje inden for trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de undtagelser, de har givet tilladelse til i henhold til stk. 1, og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

3. Under forudsætning af, at forordningens formål, jf. artikel 1, ikke skades, og at der ydes tilstrækkelig beskyttelse for førerne, kan en medlemsstat med Kommissionens godkendelse på sit eget område tillade mindre undtagelser fra denne forordning for køretøjer, der anvendes inden for på forhånd afgrænsede områder med en befolkningstæthed på mindre end fem indbyggere pr. kvadratkilometer, i følgende tilfælde:

- for indenlandsk rutekørsel med personer, når rutens køreplan bekræftes af myndighederne, (idet alene undtagelser vedrørende pauser kan tillades), og

- for indenlandske vejtransporttjenester for egen regning eller mod vederlag, der ikke påvirker det indre marked, og som er nødvendige for at fastholde bestemte erhvervsgrene i det pågældende område, når bestemmelserne om undtagelser fra denne forordning fastsætter en begrænsende radius på op til 100 km.

Vejtransport, der er omfattet af denne undtagelse, må kun omfatte en tur til et område med en befolkningstæthed på fem indbyggere eller mere pr. kvadratkilometer med det formål at begynde eller ende kørslen dér. Sådanne foranstaltninger skal være af en rimelig art og et rimeligt omfang i forhold til formålet.

Artikel 14

1. For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan medlemsstaterne efter bemyndigelse fra Kommissionen tillade, at transport, der udføres under ekstraordinære omstændigheder, undtages fra bestemmelserne i artikel 6-9.

2. I nødstilfælde kan medlemsstaterne for en periode af højst 30 dage udstede en midlertidig tilladelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.

3. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om enhver undtagelse, hvortil der er givet tilladelse i henhold til denne artikel.

Artikel 15

Medlemsstaterne sikrer, at førere af køretøjer, jf. artikel 3, litra a), er omfattet af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hviletider.

KAPITEL V

Kontrol og sanktioner

Artikel 16

1. Er køretøjet ikke udstyret med et kontrolapparat i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, gælder stk. 2 og 3 i denne artikel for:

- a) indenlandsk rutekørsel med personer og
- b) international rutekørsel med personer, såfremt rutens endestationer ligger inden for en afstand af 50 km i fugleflugtslinje fra en grænse mellem to medlemsstater, og rutens længde ikke overstiger 100 km.

2. Virksomheden opstiller en fartplan og en arbejdstidsplan, som for hver fører angiver navn og hjemsted samt den forud fastsatte tidsplan for de forskellige køretider, perioder med andet arbejde, pauser og rådighedstid.

Enhver fører, der udfører en i stk. 1 omhandlet tjeneste, medfører et uddrag af arbejdstidsplanen og et eksemplar af fartplanen.

3. Arbejdstidsplanen:

- a) indeholder alle de i stk. 2 nævnte oplysninger for en periode, som mindst omfatter de 28 foregående dage; disse oplysninger skal ajourføres regelmæssigt og mindst en gang om måneden
- b) underskrives af transportvirksomhedens leder eller af dennes befuldmægtigede
- c) opbevares af transportvirksomheden i et år efter udløbet af den periode, som den omfatter. Transportvirksomheden udleverer et uddrag af arbejdstidsplanen til den berørte fører på dennes anmodning, og
- d) forevises og udleveres på anmodning af en godkendt inspektør.

Artikel 17

1. Medlemsstaterne sender Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at den hvert andet år kan udarbejde en rapport om gennemførelsen af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 og om den udvikling, der har fundet sted på de relevante områder, og benytter hertil den i beslutning 93/173/EØF ⁽¹⁾ fastsatte standardformular.

2. Oplysningerne skal meddeles Kommissionen senest den 30. september efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.

3. Kommissionen fremsender rapporten til Europa-Parlamentet og Rådet senest 13 måneder efter udløbet af den toårsperiode, som rapporten omfatter.

Artikel 18

Medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre denne forordning.

Artikel 19

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være

effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning, og må ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning, når overtrædelsen konstateres på denne medlemsstats område, hvis ikke overtrædelsen allerede er sanktioneret, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller en tredjestats område.

Medlemsstaten kan undtagelsesvis, når der er konstateret en overtrædelse:

- som ikke er begået på den pågældende medlemsstats område og
- som er begået af en virksomhed etableret i en anden medlemsstat eller i en tredjestat eller af en fører, hvis ansættelsessted er i en anden medlemsstat eller et tredje-land,

indtil den 1. januar 2009 i stedet for sanktionering underrette den kompetente myndighed i den medlemsstat eller det tredje-land, hvor virksomheden er etableret, eller hvor føreren har sit ansættelsessted, om omstændighederne i forbindelse med overtrædelsen.

3. Når en medlemsstat indleder retsforfølgning eller pålægger sanktioner for en bestemt overtrædelse, skal medlemsstaten udstyre føreren med et skriftligt bevis herfor.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, hvis virksomheder eller associerede speditører, transportører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og førerformidlingsbureauer overtræder denne forordning eller forordning (EØF) nr. 3821/85.

Artikel 20

1. Føreren skal opbevare bevis for, at en medlemsstat har pålagt sanktioner eller indledt retsforfølgning, indtil overtrædelsen af denne forordning ikke længere kan medføre endnu en retsforfølgning eller sanktion.

2. Føreren skal efter anmodning fremlægge de i stk. 1 nævnte beviser.

⁽¹⁾ EFT L 72 af 25.3.1993, s. 33.

3. En fører, som er ansat af eller står til rådighed for mere end én transportvirksomhed, skal give samtlige virksomheder tilstrækkelig information til, at de kan overholde bestemmelserne i kapitel II.

Artikel 21

Hvis denne forordning efter en medlemsstats opfattelse er blevet overtrådt på en måde, der kan udgøre en åbenlys fare for færdselssikkerheden, er den beføjet til at tilbageholde det pågældende køretøj, indtil årsagen til overtrædelsen er afhjulpet. Medlemsstaten kan pålægge føreren at afholde et dagligt hvil. Medlemsstaten kan også inddrage, suspendere eller begrænse en virksomheds tilladelse, hvis virksomheden er etableret i den pågældende medlemsstat, eller inddrage, suspendere eller begrænse en førers kørekort. Udvalget, jf. artikel 24, stk. 2, udarbejder retningslinjer med henblik på at fremme en ensartet anvendelse af bestemmelserne i denne artikel.

Artikel 22

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med at gennemføre forordningen og kontrollere, at den overholdes.

2. Medlemsstaternes myndigheder udveksler regelmæssigt alle disponible oplysninger om:

- a) overtrædelser af de i kapitel II fastsatte bestemmelser begået af personer, der er bosat eller har hjemsted i en anden medlemsstat, og de sanktioner, overtrædelserne har givet anledning til
- b) sanktioner, som en medlemsstat har iværksat over for personer, der er bosat eller har hjemsted i den pågældende medlemsstat, på grund af overtrædelser begået i andre medlemsstater.

3. Medlemsstaterne sender regelmæssigt relevante oplysninger om den nationale fortolkning og anvendelse af denne forordning til Kommissionen, der stiller disse oplysninger til rådighed for de andre medlemsstater i elektronisk form.

Artikel 23

Fællesskabet indleder sådanne forhandlinger med tredjelande, som måtte vise sig at være nødvendige for gennemførelsen af denne forordning.

Artikel 24

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nævnt i artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 25

1. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommissionen:

a) undersøge de tilfælde, hvor der viser sig at være forskel i anvendelsen og håndhævelsen af denne forordnings bestemmelser, særlig med hensyn til køretider, pauser og hviletider

b) præcisere denne forordnings bestemmelser med henblik på at fremme en ensartet anvendelse heraf.

2. I de i stk. 1 nævnte tilfælde træffer Kommissionen afgørelse om en anbefalet fremgangsmåde efter den i artikel 24, stk. 2, nævnte procedure. Kommissionen meddeler sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne.

KAPITEL VI

Afsluttende bestemmelser

Artikel 26

I forordning (EØF) nr. 3821/85 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2 affattes således:

»Artikel 2

Definitionerne i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2004 af ... om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 finder anvendelse med henblik på gennemførelsen af denne forordning (*).

(*) EUT L »

2) Artikel 3, stk. 1, 2 og 3, affattes således:

»1. Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 og 16, stk. 1, i forordning (EF) nr. ... (*) og køretøjer, der var undtaget fra anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, men som ikke længere er undtaget i henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. ... (*), skal opfylde dette krav senest den 31. december 2007.

2. Medlemsstaterne kan fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1, og stk. 3, i forordning (EF) nr. ... (*).

(*) Denne forordning.

3. Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der anvendes til de transportopgaver, der er omhandlet i artikel 14 i forordning (EF) nr. ... (*).«

3) Artikel 14, stk. 2, affattes således:

»2. Transportvirksomheden skal omhyggeligt opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 15, stk. 1, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de pågældende førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af downloadede oplysninger fra førerkortet til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Arkene, udskrifterne og de downloadede oplysninger skal på forlangende forevises for eller udleveres til tilsynsmyndighederne.«

4) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

— I stk. 1 tilføjes følgende afsnit:

»Når et førerkort er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse, skal føreren:

i) ved kørselens begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og på udskriften anføre:

a) oplysninger, der gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift

b) perioderne, som omhandlet i stk. 3, andet led, litra b), c) og d)

ii) ved kørselens afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som kontrolapparatet har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hviletid efter den udskrift, der blev lavet ved kørselens begyndelse, når de ikke er registreret af fartskriveren, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift.«

— Stk. 2, andet afsnit, affattes således:

»Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 3, andet led, litra b), c) og d), nævnte tidsrum,

i) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er let læselige, og uden at arket tilsmudses, eller

ii) hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle indlæsningsmulighed.

Når der er mere end en fører i et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, sørger de for, at deres førerkort anbringes det rigtige sted i fartskriveren.«

— Stk. 3, litra b) og c), affattes således:

b) under tegnet # »andet arbejde«: en anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (*), herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren.

c) under tegnet # »rådighedstid«: som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF.

(*) EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.«

— Stk. 4 ophæves.

— Stk. 7 affattes således:

»7. a) Føreren af et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

i) diagramarkene for den pågældende uge og de diagramark, han har brugt de forudgående 15 dage

ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og

iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. ... (*).

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. i) og iii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

(*) Denne forordning.

(*) Denne forordning.

b) Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- i) sit førerkort
- ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende uge og de forudgående 15 dage, som krævet i medfør af denne forordning og forordning (EF) nr. ... (*), og
- iii) diagramarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis han i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I.

Efter den 1. januar 2008 omfatter de perioder, der er nævnt i nr. ii), dog den pågældende dag og de forudgående 28 dage.

c) En godkendt inspektør kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. ... (*) ved at analysere diagramarkene og de viste eller udskrevne data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.«

Artikel 27

I forordning (EF) nr. 2135/98 foretages følgende ændringer:

1. Artikel 2, stk. 1, litra a), affattes således:

- »1. a) Efter den 5. august 2005 skal køretøjer, der første gang tages i brug, forsynes med kontroludstyr i henhold til kravene i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85.«

2. Artikel 2, stk. 2, affattes således:

- »2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de kan udstede førerkort senest den 5. maj 2005.«

Artikel 28

Forordning (EØF) nr. 3820/85 ophæves.

Artikel 5, stk. 1, 2 og 4, finder dog fortsat anvendelse indtil de datoer, der er anført i artikel 15, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej ⁽¹⁾.

Artikel 29

Denne forordning træder i kraft et år efter dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*, bortset fra artikel 27, der træder i kraft på tyvendedagen efter ovennævnte dag for offentliggørelse.

Den anvendes fra ... (*).

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) Denne forordning.

⁽¹⁾ EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4. Ændret ved Rådets direktiv 2004/66/EF (EUT L 168 af 1.5.2004, s. 35).

(*) Tre måneder efter datoen for offentliggørelsen i EUT.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Procedure

Som led i den fælles beslutningsprocedure (EF-traktatens artikel 251) vedtog Europa-Parlamentet den 14. januar 2003 ⁽¹⁾ sin udtalelse om Kommissionens forslag, som forelagt den 12. oktober 2001. Kommissionen forelagde derefter et ændret forslag den 12. august 2003.

I sammenligning med det oprindelige forslag er der i det ændrede forslag indarbejdet en væsentlig del af Europa-Parlamentets ændringer, og der er også taget hensyn til det arbejde, som Rådets instanser havde udført allerede forinden.

Udkastet til forordning skal erstatte gældende lovgivning, nemlig forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport ⁽²⁾. Denne forordning har hidtil reguleret køretid, hvileperioder og pauser for erhvervschauffører. Desuden er der i udkastet til forordning foreslået ændring af forordning (EØF) 3821/85, navnlig for at tage hensyn til de tekniske aspekter ved indførelse af den digitale fartskriver. Desuden indeholder forslaget bestemmelser om udsættelse af fristen for indførelsen af denne nye anordning og for indførelsen af førerkort.

Rådet vedtog sin fælles holdning den 9. december 2004. Under behandlingen har Rådet også taget hensyn til udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽³⁾.

Hovedformålet med udkastet til forordning

Formålet med udkastet til forordning er, at

- tilpasse mekanismen for køretid, pauser og hviletid for at forbedre arbejdsvilkårene for erhvervschauffører i transportsektoren, samtidig med at der tages hensyn til erfaringerne vedrørende den indbyrdes sammenhæng mellem færdselssikkerhed og erhvervschaufførernes køretid
- sikre at indførelsen af den digitale fartskriver medfører en langt mere effektiv håndhævelse af disse regler. Udsættelsen af fristen for obligatorisk montering heraf tager hensyn til, hvornår industrien kan levere den nye anordning.

Dette lovgivningsudkast yder et væsentlig bidrag til større færdselssikkerhed; vedtagelsen af det udgør faktisk et betydeligt skridt hen imod det mål, EU har sat sig, nemlig at antallet af dødsulykker skal være halveret inden 2010.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Kommissionen forelagde sit oprindelige forslag den 12. oktober 2001 for at imødekomme, hvad der bredt blev opfattet som et hastende behov for at afklare, forenkle og ajourføre bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85. Under behandlingen af forslaget var Rådet lige fra begyndelsen stillet over for den udfordring at skulle finde en balance mellem sikkerhedsmæssige aspekter, sociale hensyn og industriens fleksibilitet. Denne vanskelige opgave gav anledning til langvarige drøftelser i Rådets instanser. Den enighed, der senere blev opnået i Rådet, og som kommer til udtryk i den fælles holdning, var blevet gjort lettere, efter at Kommissionen havde forelagt sit ændrede forslag den 12. august 2003.

⁽¹⁾ EUT C 38E af 12.2.2004, s. 152.

⁽²⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

⁽³⁾ EFT C 221 af 17.9.2002, s. 19.

Rådet er ikke i tvivl om, at dets fælles holdning rummer betydelige forbedringer i forhold til den nugældende lovgivning. Disse forbedringer drejer sig bl.a. om følgende:

- Den mindste sammenhængende daglige hviletid forlænges fra 8 til 9 timer.
- Den maksimale køretid pr. kalenderuge nedsættes til 56 timer (det er i øjeblikket muligt at køre i op til 74 timer pr. kalenderuge).
- Føreren skal i løbet af to på hinanden følgende uger tage mindst én normal ugentlig hviletid på en sammenhængende periode på mindst 45 timer.
- Den retlige ramme skal på visse betingelser give medlemsstaterne mulighed for:
 - = midlertidigt at tilbageholde et køretøj
 - = at inddrage, suspendere eller begrænse en virksomheds tilladelse
 - = at inddrage, suspendere eller begrænse en førers kørekort.

Retningslinjer med henblik på at fremme en harmoniseret anvendelse af disse bestemmelser vil blive udarbejdet i overensstemmelse med udvalgsproceduren.

- Den periode, der rent konkret kan kontrolleres af kontrolpersonalet, udvides væsentligt, nemlig fra »den pågældende uge og den sidste køredag i den foregående uge« til »den pågældende uge og de forudgående 15 dage«. Efter den 1. januar 2008 udvides denne periode yderligere, nemlig til »den pågældende dag og de forudgående 28 dage«. Disse bestemmelser giver kontrolpersonalet mulighed for at udnytte fordelene ved de digitale fartskrivere.
- Antallet og omfanget af de generelle undtagelser begrænses.
- De kompetente myndigheder i medlemsstaterne bemyndiges til at pålægge sanktioner for overtrædelser, der konstateres på deres område, også selv om overtrædelser er begået uden for deres område.
- Andre aktører i transportkæden kan på visse betingelser gøres medansvarlige for overtrædelser.

Rådet erindrer desuden om, at det af praktiske årsager har udsat fristen for indførelse af den digitale fartskriver (dvs. montering af dette udstyr på alle nye lastvogne) med et år til den 5. august 2005 (jf. artikel 27). Rådets fælles holdning giver i kraft af ændringen af den pågældende retsakt (forordning (EØF) nr. 3821/85) en række forbedringer med hensyn til anvendelsen af denne anordning.

Europa-Parlamentets ændringsforslag

Rådet kunne godkende et stort antal af Europa-Parlamentets ændringsforslag fuldt ud, nemlig ændring 1, 2, 7, 21, 25, 26, 27, 30, 32, 33, 37, 41, 44, 47, 52, 53. Rådet godkendte desuden, omend i en anden affattelse, ændring 3 (i betragtning 11), 5, 6, 31, 34, 43, 48, 54, 62 (i artikel 25, nr. iii)), 65 og 66.

Rådet kunne til dels godkende ændring 4, 12, 17, 18, 107 (som et kompromis vedtog Rådet en bestemmelse om, at kun *nedsatte* ugentlige hviletider kan tages i køretøjet) og 45 (Rådet finder, at bestemmelserne i artikel 8, stk. 6 og artikel 8, stk. 7 er mere eller mindre de samme).

Hvad angår ændring 39 vedtog Rådet en anden løsning på dette problem; den er afspejlet i artikel 6, stk. 5.

Af de ændringer, som Kommissionen ikke har indarbejdet i sit ændrede forslag, godkendte Rådet ændring 20 og 58.

Rådet forkastede ændring 8, 11, 14, 89, 19, 22, 28, 78, 42, 51, 55, 56, 61, 67, 69 og 70. Rådet afviste også den liste over ændringer, som er omhandlet i det følgende, med forklarende bemærkninger:

- Ændring 49: Det bør noteres, at Rådets bestemmelser vedrørende dette særlige spørgsmål udgøres af artikel 10, stk. 5, litra a), nr. ii) og artikel 19a — sidstnævnte artikel medtager navnlig den af Parlamentet omtalte situation, hvor en fører arbejder for mere end én transportvirksomhed.
- Ændring 9: Selv om Rådet er enig i, at kontrolpersonalet bør være i stand til kontrollere samme dag og de foregående 28 dage, mente det ikke, at det bør pålægges pligt til at gøre det. Det bør selv skønne, om det er nødvendigt.
- Hvad angår ændring 10 mener Rådet, at forordningen bør fokusere på kørsels- og hviletiderne og ikke på arbejdstiden som helhed.
- Hvad angår ændring 13 bør det understreges, at Rådet har indsat en lignende bestemmelse i artikel 6, stk. 2.
- Hvad angår ændring 15 og 16, som vedrører AETR, og som er knyttet til ændring 4, mener Rådet, at dets løsning på problemet giver samme sikkerhed.
- Hvad angår ændring 23 og 24, som omhandler undtagelser for visse køretøjskategorier, har Rådet medtaget disse kategorier i artikel 13, således at medlemsstaterne kan gøre undtagelser for disse kategorier på deres eget område.
- Hvad angår ændring 29 mener Rådet ikke, at en definition af »køretid« er nødvendig.
- Ændring 35: Rådet mener, at spørgsmålet vedrørende minimumsalder bør behandles i den relevante fællesskabslovgivning vedrørende kørekort og uddannelse af erhvervschauffører.
- Hvad angår ændring 83 foreslår Rådet i artikel 7 en lignende ordning, som også vedrører spørgsmålet om trafiksikkerhed, men som det mener er lettere at anvende og kontrollere.
- Ændring 57: Rådet understreger imidlertid, at to elementer i denne ændring er indarbejdet i artikel 13, litra k) og m) i den fælles holdning.
- Hvad angår ændring 59 gør Rådet opmærksom på, at artikel 13, litra b), til en vis grad tager højde for denne særlige situation.
- Artikel 60 og 63: Rådet finder, at disse bestemmelser hører hjemme i det foreslåede udkast til direktiv om håndhævelse ⁽¹⁾, som er snævert forbundet med dette udkast til forordning.
- Hvad angår ændring 64 bemærker Rådet, at det har accepteret henvisningen til »ikke-forskelsbehandling«.
- Ændring 68: Da Rådet finder, at de nuværende bestemmelser i artikel 20, 21, 23 og 24 er tilstrækkelige.

III. KONKLUSION

Rådet kunne acceptere de fleste af Parlamentets ændringsforslag (jf. listen over »forbedringer« i afsnit II) for så vidt angår de »centrale bestemmelser« i udkastet til forordning — om daglige eller ugentlige køre- og hviletider og pauser men også om anvendelsesområde og ikrafttræden. Det kan derfor konkluderes, at der er stor overensstemmelse mellem de to institutioner for så vidt angår nøgleelementerne i dette udkast til retsakt.

⁽¹⁾ »Udkast til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed.«

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 13/2005

fastlagt af Rådet den 9. december 2004

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/EF af om ændring af direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer

(2005/C 63 E/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

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

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Fællesskabets miljøpolitik, som opstillet i handlingsprogrammerne på miljøområdet, navnlig i sjette EF-miljøhandlingsprogram, som blev vedtaget ved afgørelse nr. 1600/2002/EF ⁽⁴⁾ på grundlag af principperne i traktatens artikel 174, skal sikre luftkvalitet på et niveau, der ikke medfører en uacceptabel belastning af og risiko for menneskers sundhed og miljøet.

(2) Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer ⁽⁵⁾ fastsætter det maksimale svovlindhold i fuelolie, gasolie og marinegasolie, der anvendes i Fællesskabet.

(3) I henhold til direktiv 1999/32/EF skal Kommissionen overveje, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at nedsætte det bidrag til forurening, der skyldes forbrænding af andre skibsbrændstoffer end marinegasolier, og om fornødent fremsætte forslag herom.

(4) Emissioner fra skibsfart, som skyldes brug af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler. Dette skader miljøet på grund af forurening og er også skadeligt for menneskers sundhed, ejendom samt kulturarven, navnlig i kyst- og havneområder.

(5) Foranstaltningerne i dette direktiv, der reducerer emissionerne fra skibsfarten i internationale farvande, supplerer medlemsstaternes nationale foranstaltninger for at overholde emissionslofterne for luftforurenende stoffer, jf. direktiv 2001/81/EF ⁽⁶⁾.

(6) En reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstoffer indebærer en række fordele med hensyn til drift og vedligeholdelse og gør det lettere at anvende visse teknologier til emissionsreduktion, såsom selektiv katalytisk reduktion, effektivt.

(7) I henhold til traktaten skal der tages hensyn til de særlige karakteristika, der gør sig gældende i regionerne i Fællesskabets yderste periferi, dvs. de franske oversøiske departementer samt Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer.

(8) I 1997 blev der på en diplomatisk konference vedtaget en protokol om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe fra 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978 (i det følgende benævnt »Marpol-konventionen«). Protokollen tilføjer et nyt bilag VI til Marpol-konventionen med bestemmelser vedrørende luftforurening fra skibe. Protokollen fra 1997, og dermed bilag VI til Marpol-konventionen, træder i kraft den 19. maj 2005.

(9) I bilag VI til Marpol-konventionen hedder det, at visse områder skal udpeges som særlige områder med henblik på begrænsning af emissionen af svovloxid (i det følgende benævnt »SO_x-kontrolområder«). Østersøen er allerede udpeget som et sådant område. Drøftelser i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har ført til enighed om princippet i at udpege Nordsøen, herunder Den Engelske Kanal, som et SO_x-kontrolområde efter bilag VI's ikrafttræden.

⁽¹⁾ EUT C 45 E af 25.2.2003, s. 277.

⁽²⁾ EUT C 208 af 3.9.2003, s. 27.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 4. juni 2003 (EUT C 68 E af 18.3.2004, s. 311), Rådets fælles holdning af 9. december 2004 og Europa-Parlamentets holdning af (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁽⁶⁾ EFT L 309 af 27.11.2001, s. 22. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

- (10) For at opfylde målene med dette direktiv er det nødvendigt at håndhæve forpligtelserne med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Det er nødvendigt at indføre effektiv prøvetagning og afskrækkende bøder i hele Fællesskabet for at sikre en troværdig gennemførelse af dette direktiv. Medlemsstaterne bør træffe håndhævelsesforanstaltninger over for fartøjer, der fører deres flag, og fartøjer, der anløber deres havne. Medlemsstaterne bør også arbejde tæt sammen om at træffe yderligere håndhævelsesforanstaltninger over for andre fartøjer i overensstemmelse med international havret.
- (11) For at søfartssektoren kan få tilstrækkelig tid til at foretage de tekniske tilpasninger til et maksimalt vægtindhold af svovl på 0,1 % i skibsbrændstoffer, der anvendes af fartøjer til sejlads på indre vandveje og af skibe, som ligger ved kaj i fællesskabshavne, bør dette krav gælde fra den 1. januar 2010. Denne frist vil muligvis indebære tekniske problemer for Grækenland, og der bør derfor indføres en midlertidig undtagelse for visse nærmere bestemte fartøjer, der udfører sejlads inden for græsk territorium.
- (12) Det er af afgørende betydning at styrke medlemsstaternes holdning i forhandlingerne i IMO for især under revisionen af bilag VI til Marpol-konventionen at fremme overvejelserne om mere ambitiøse foranstaltninger med henblik på en nedsættelse af grænseværdierne for svovlindholdet i fuelolie til skibe samt anvendelsen af tilsvarende alternative foranstaltninger til emissionsreduktion.
- (13) IMO-forsamlingens resolution A.926(22) opfordrer regeringerne, navnlig i regioner, hvor der er udpeget SO_x-kontrolområder, til at sikre, at der inden for deres jurisdiktion er adgang til skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold.
- (14) IMO har vedtaget retningslinjer for prøvetagning af skibsbrændstof til påvisning af overensstemmelse med bilag VI til Marpol-konventionen og skal udarbejde retningslinjer for rensningssystemer for udstødningsgas og andre teknologiske metoder til begrænsning af SO_x-emissionerne i SO_x-kontrolområderne.
- (15) Direktiv 88/609/EØF er omarbejdet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg ⁽¹⁾. Direktiv 1999/32/EF bør revideres i overensstemmelse hermed som fastsat i dens artikel 3, stk. 4.
- (16) Det eksisterende Udvalg for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe nedsat ved forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽²⁾ bør bistå Kommissionen i forbindelse med godkendelse af teknologier til emissionsreduktion.
- (17) Teknologier til emissionsreduktion kan, forudsat at de ikke indvirker negativt på økosystemerne, og forudsat at de udvikles i henhold til relevante godkendelses- og kontrolordninger, føre til mindst den samme eller endog en større reduktion af emissioner end anvendelsen af brændstoffer med lavt svovlindhold. Det er af afgørende betydning, at der findes de rette betingelser for at fremme udviklingen af nye reduktionsteknologier.
- (18) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed bør i fornødent omfang bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at overvåge gennemførelsen af dette direktiv.
- (19) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽³⁾.
- (20) Direktiv 1999/32/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 1999/32/EF ændres således:

1) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

»2. Reduktion af emissionen af svovldioxid fra forbrænding af visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer skal opnås ved fastsættelse af grænser for svovlindholdet i sådanne brændstoffer som betingelse for, at de kan anvendes inden for medlemsstaternes område, territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner.

Grænserne for svovlindholdet i visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer som fastsat i dette direktiv gælder imidlertid ikke for:

- a) brændstoffer, der er bestemt til forskning og testning
- b) brændstoffer, der er bestemt til forarbejdning inden endelig forbrænding

⁽¹⁾ EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

⁽²⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).

⁽³⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- c) brændstoffer, der skal forarbejdes i raffinaderiindustrien
- 65 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 250 °C, og hvoraf mindst 85 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 350 °C efter ASTM D86-metoden.»
- d) brændstoffer, der anvendes og markedsføres i områderne i Fællesskabets yderste periferi under forudsætning af, at den pågældende medlemsstat kan sikre følgende i disse områder:
- c) Nr. 3) affattes således:
- at luftkvalitetsnormerne overholdes
 - »3) »skibsbrændstof«: ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der er bestemt til eller anvendes om bord på skibe, herunder brændstoffer som defineret i ISO 8217«.
 - at der ikke anvendes svær fuelolie, hvis svovlindhold overstiger 3 vægtprocent
- e) brændstoffer, der anvendes af krigsskibe og andre fartøjer i militær tjeneste. Den enkelte medlemsstat bestræber sig imidlertid på ved hjælp af passende foranstaltninger, der ikke hindrer driften eller manøvreedygtigheden af sådanne skibe, at sikre, at skibene handler på en måde, der er i overensstemmelse med dette direktiv, for så vidt det er rimeligt og praktisk muligt
- d) Følgende numre indsættes:
- f) enhver brændstofanvendelse på et skib, der er nødvendig med det specifikke formål at sikre et skibs sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet
- »3a) »marin dieselolie«: ethvert skibsbrændstof, som har en viskositet eller densitet, der ligger inden for de grænser for viskositet eller densitet, der er defineret for DMB- og DMC-kvaliteter i tabel I i ISO 8217
- g) enhver brændstofanvendelse på et skib som følge af skade på skibet eller dets udstyr under forudsætning af, at der efter skadens indtræden er blevet truffet alle rimelige forholdsregler med henblik på at forebygge eller minimere overskridende emissioner, og at der omgående er truffet forholdsregler for at reparere skaden. Dette gælder ikke, hvis rederiet eller føreren har voldt skade forsætligt eller skødesløst
- 3b) »marin gasolie«: ethvert skibsbrændstof, som har en viskositet eller densitet, der ligger inden for de grænser for viskositet eller densitet, som er defineret for DMX- og DMA-kvaliteter i tabel I i ISO 8217
- h) brændstoffer, der anvendes ombord på fartøjer, som anvender godkendte teknologier til emissionsreduktion i overensstemmelse med artikel 4c.»
- 3c) »Marpol-konventionen«: den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978
- 2) Artikel 2 ændres således:
- 3d) »Marpol-konventionens bilag VI«: det bilag med bestemmelser for forebyggelse af luftforurening fra skibe, som protokollen af 1997 føjer til Marpol-konventionen
- a) Nr. 1), første led, affattes således:
- 3e) »SO_x-kontrolområder«: havområder som defineret af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i henhold til Marpol-konventionens bilag VI
- »— ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, med undtagelse af skibsbrændstoffer, som henhører under KN-kode 2710 19 51 til 2710 19 69, eller«
- 3f) »passagerskibe«: skibe, som befordrer mere end 12 passagerer, idet der ved »passager« forstås enhver person, bortset fra:
- b) Nr. 2), første afsnit, affattes således:
- i) skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib, og
- »»gasolie«:
- ii) børn under et år
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, med undtagelse af skibsbrændstoffer, som henhører under KN-kode 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 eller 2710 19 49, eller
- 3g) »rutebart«: en række skibsoverfarter, der besejler afstanden mellem de samme to eller flere havne, eller en række rejser fra og til den samme havn, uden at der lægges til andre steder, enten:
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, med undtagelse af skibsbrændstoffer, hvoraf mindre end
- i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

- ii) med så regelmæssige eller hyppige overfarter, at det svarer til en fartplan
- 3h) »krigsskib«: et skib, som tilhører en stats væbnede styrker, som er forsynet med de ydre kendetegn for sådanne skibe af dens nationalitet, som er under kommando af en af statens regering behørigt udnævnt officer, hvis navn fremgår af den officielle fortegnelse over flådens officerer eller et tilsvarende dokument, og som har en besætning, der er underkastet almindelig militær disciplin
- 3i) »skibe ved kaj«: skibe, som er sikkert fortøjet eller ankret op i en fællesskabshavn i forbindelse med lastning, losning og ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor de ikke foretager ladningsvirksomhed
- 3j) »fartøj til sejlads på indre vandveje«: fartøj, der navnlig er bestemt til anvendelse på indre vandveje, som defineret i Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje (*), herunder alle fartøjer, som er forsynet med
- et fællesskabscertifikat for fartøjer til sejlads på indre vandveje, som defineret i direktiv 82/714/EØF
- et certifikat udstedt i henhold til artikel 22 i den reviderede konvention om sejlads på Rhinen
- 3k) »markedsføring«: forsyning eller tilrådighedsstillelse for tredjemand, mod eller uden betaling, hvor som helst inden for medlemsstaternes jurisdiktion, af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord. Det omfatter ikke forsyning eller tilrådighedsstillelse af disse skibsbrændstoffer til eksport i skibes fragttanke
- 3l) »områderne i den yderste periferi«: de franske oversøiske departementer, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer, jf. traktatens artikel 299
- 3m) »reduktionsteknologi«: et system til rensning af udstødningsgas eller enhver anden teknologisk fremgangsmåde, der kan kontrolleres og håndhæves.
- (*) EFT L 301 af 28.10.1982, s. 1. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.
- e) Nr. 6) udgår.
- 3) Artikel 3 affattes således:
- »Artikel 3
- Maksimalt svovlindhold i fuelolie**
1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fuelolie ikke anvendes på deres område fra den 1. januar 2003, hvis svovlindholdet overstiger 1 vægtprocent.
2. i) Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissionerne fra de kompetente myndigheders side gælder dette krav ikke for fuelolier, der anvendes:
- a) i fyringsanlæg, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg (*), og som betragtes som nye anlæg efter definitionen i nævnte direktivs artikel 2, nr. 9), og som opfylder de SO₂-emissionsgrænser for sådanne anlæg, der er fastsat i nævnte direktivs bilag IV, og som anvendes i henhold til samme direktivs artikel 4
- b) i fyringsanlæg, der er omfattet af direktiv 2001/80/EF, og som betragtes som bestående anlæg efter definitionen i nævnte direktivs artikel 2, nr. 10), når SO₂-emissionerne fra de pågældende anlæg er 1700 mg/Nm³ eller derunder med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis, og når SO₂-emissionerne fra fyringsanlæg omfattet af samme direktivs artikel 4, stk. 3, litra a), fra den 1. januar 2008 er lig med eller under emissionsniveauet ved overholdelse af emissionsgrænseværdierne for nye anlæg i del A i bilag IV til nævnte direktiv, og i givet fald ved anvendelse af dets artikel 5, 7 og 8

c) i andre fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a) eller b), når SO₂-emissionerne fra de pågældende anlæg er højst 1700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

d) til forbrænding i raffinaderier, hvor de gennemsnitlige månedlige SO₂-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, uanset brændstoftype eller brændstokkombinationer, ligger inden for en grænse, der skal fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må være over 1700 mg/Nm³. Dette gælder ikke for fyringsanlæg, der er omfattet af litra a), eller, fra den 1. januar 2008, for fyringsanlæg, der er omfattet af litra b).

ii) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fyringsanlæg, som anvender fuelolie med en svovlkoncentration over den i stk. 1 fastsatte, ikke kan drives, medmindre en kompetent myndighed udsteder en tilladelse hertil, hvori emissionsgrænserne er fastsat.

3. Bestemmelserne i stk. 2 gennemgås og revideres om nødvendigt i lyset af en eventuel fremtidig ændring af direktiv 2001/80/EF.

(*) EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

4) Artikel 4 ændres således:

a) Med virkning fra den 1. januar 2010:

i) udgår ordene »herunder marinegasolier« i stk. 1

ii) udgår stk. 2.

b) Med virkning fra ... (*) udgår stk. 3 og 4.

5) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 4a

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes i SO_x-kontrolområder og af passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Fællesskabet

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i de områder af deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, der omfattes af SO_x-kontrolområder, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer overstiger 1,5 vægtprocent. Dette gælder alle skibe uanset flag, herunder skibe, hvis rejse er påbegyndt uden for Fællesskabet.

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

2. Stk. 1 finder anvendelse fra følgende datoer:

a) for Østersø-området, jf. bestemmelse nr. 14, stk. 3, litra a), i Marpol-konventionens bilag VI: ... (*)

b) for Nordsøen og samtlige andre farvande, herunder havne, som IMO efterfølgende har defineret som SO_x-kontrolområder i henhold til bestemmelse nr. 14, stk. 3, litra b), i Marpol-konventionens bilag VI:

— 12 måneder efter ikrafttrædelsen af nævnte definition eller

— ... (**),

idet den seneste af disse datoer lægges til grund.

3. Medlemsstaterne er ansvarlige for at håndhæve stk. 1, i det mindste over for

— fartøjer, der fører deres flag, og

— for så vidt angår medlemsstater, der grænser op til SO_x-kontrolområder, fartøjer under samtlige flag, der befinder sig i den pågældende medlemsstats havn.

Medlemsstaterne kan også træffe yderligere håndhævelsesforanstaltninger over for andre fartøjer i overensstemmelse med international havret.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Fællesskabet, fra datoen i stk. 2, litra a), ikke anvender skibsbrændstoffer i deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer overstiger 1,5 vægtprocent. Medlemsstaterne er ansvarlige for at håndhæve dette krav i det mindste over for fartøjer, der fører deres flag, og fartøjer under samtlige flag, der befinder sig i den pågældende medlemsstats havne.

5. Fra datoen i stk. 2, litra a), kræver medlemsstaterne korrekt logbogsføring, herunder over brændstofsift, som betingelse for, at skibe kan anløbe Fællesskabets havne.

6. Fra datoen i stk. 2, litra a), sikrer medlemsstaterne, at svovlindholdet i alle skibsbrændstoffer, der sælges på deres område, er dokumenteret af leverandøren på en bunkerleveringsattest, der ledsages af en forseglet prøve.

7. Fra datoen i stk. 2, litra a), sikrer medlemsstaterne, at der ikke markedsføres marine dieselolier på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende dieselolier overstiger 1,5 vægtprocent.

(*) Den 19. maj 2006 eller 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden, idet den seneste af disse datoer lægges til grund.

(**) 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

8. Kommissionen underretter medlemsstaterne om anvendelsesdatoerne i stk. 2, litra b), og offentliggør disse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4b

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes af fartøjer til sejlads på indre vandveje og af skibe, som ligger ved kaj i fællesskabshavne

1. Fra den 1. januar 2010 træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at følgende fartøjer ikke anvender skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,1 vægtprocent:

- a) fartøjer til sejlads på indre vandveje og
- b) skibe, der ligger ved kaj i fællesskabshavne, idet besætningen dog gives tilstrækkelig tid til at foretage alle nødvendige brændstofsift snarest muligt efter ankomsten til kaj og senest muligt inden afrejsen.

Medlemsstaterne kræver, at tidspunktet for alle brændstofsift anføres i skibenes logbøger.

2. Stk. 1 gælder ikke:

- a) når skibe ifølge offentliggjorte fartplaner skal ligge ved kaj i under to timer
- b) for fartøjer til sejlads på indre vandveje, der er i besiddelse af en attest, som godtgør overensstemmelse med den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, som ændret, så længe disse fartøjer er på søen
- c) indtil den 1. januar 2012 for de fartøjer, der er opført i bilaget, og som udelukkende udfører sejlads inden for græsk territorium.

3. Fra den 1. januar 2010 sikrer medlemsstaterne, at marine gasolier ikke markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende marine gasolier overstiger 0,1 vægtprocent.

Artikel 4c

Forsøg med og anvendelse af nye teknologier til emissionsreduktion

1. Medlemsstaterne kan i samarbejde med andre medlemsstater, når dette er hensigtsmæssigt, godkende forsøg med teknologier til emissionsreduktion på skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, eller i farvande inden for deres jurisdiktion. Under disse forsøg er anvendelse af

skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i artikel 4a og 4b, ikke påkrævet, forudsat at

— Kommissionen og samtlige berørte havnestater får skriftlig meddelelse herom senest seks måneder inden forsøgene påbegyndes

— tilladelserne til forsøg højst dækker 18 måneder

— alle medvirkende skibe installerer manipulationssikret udstyr til kontinuerlig overvågning af røggasemissionerne og anvender dette udstyr i hele forsøgsperioden

— alle medvirkende skibe opnår emissionsreduktioner, der mindst svarer til dem, der ville være opnået ved hjælp af de grænseværdier for brændstoffernes svovlindhold, der er fastlagt i dette direktiv

— der i hele forsøgsperioden forefindes passende systemer til håndtering af affald fra teknologierne til emissionsreduktion

— der i hele forsøgsperioden foretages en vurdering af virkningerne på havmiljøet, navnlig på økosystemer i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, og at

— Kommissionen får forelagt de fuldstændige forsøgsresultater, og at de gøres tilgængelige for offentligheden, senest seks måneder efter forsøgenes afslutning.

2. Teknologier til emissionsreduktion for skibe, der sejler under en medlemsstats flag, godkendes efter proceduren i artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) (*) under hensyn til

— de retningslinjer, der skal udarbejdes af IMO

— resultaterne af forsøg, der gennemføres i medfør af stk. 1

— virkningerne på miljøet, herunder de emissionsreduktioner, der kan opnås, og virkningerne på økosystemet i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger

— gennemførligheden af overvågning og kontrol.

3. Der fastsættes kriterier for anvendelsen af teknologier til emissionsreduktion for skibe uanset flag i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger i Fællesskabet efter proceduren i artikel 9, stk. 2. Kriterierne meddeles IMO af Kommissionen.

4. Som et alternativ til anvendelsen af skibsbrændstof med lavt svovlindhold, som opfylder kravene i artikel 4a og 4b, kan medlemsstaterne tillade, at skibe anvender en godkendt teknologi til emissionsreduktion, forudsat at disse skibe

— opnår emissionsreduktioner, der mindst svarer til dem, der ville være opnået ved hjælp af de grænseværdier for brændstoffers svovlindhold, der er fastlagt i dette direktiv, og

— efter kriterier, som havnestaternes myndigheder har meddelt IMO, forelægger fuld dokumentation for, at affaldsstrømme, der udledes i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, ikke har indvirkning på økosystemerne.

(*) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).«

6) Artikel 6 ændres således:

a) Følgende stykke indsættes:

»1a. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at kontrollere, at svovlindholdet i skibsbrændstoffer opfylder de relevante bestemmelser i artikel 4a og 4b.

Følgende prøvetagnings-, analyse- og inspektionsmetoder anvendes efter behov:

— prøvetagning af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, når dette er under levering til skibe, efter IMO-retningslinjerne og analyse af brændstoffets svovlindhold

— prøvetagning og analyse af svovlindholdet i skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, der er indeholdt i brændstoftanke, hvor det er muligt, og i forseglede brændstofprøver om bord på skibe

— inspektion af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester.

Prøvetagning påbegyndes på den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Prøvetagning foretages med en sådan hyppighed, i sådanne mængder og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof og for det brændstof, der anvendes af skibe, der befinder sig inden for relevante havområder, havne og indre vandveje.

Medlemsstaterne træffer desuden rimelige foranstaltninger til om nødvendigt at overvåge svovlindholdet i skibsbrændstoffer, der ikke er omfattet af artikel 4a og 4b.«

b) Stk. 2, litra a), affattes således:

»a) ISO-metode 8754 (1992) og PrEN ISO 14596 for fuelolie og skibsbrændstoffer«.

7) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Rapportering og gennemgang

1. På grundlag af resultaterne af det prøvetagnings-, analyse- og inspektionsarbejde, der udføres i overensstemmelse med artikel 6, forelægger medlemsstaterne senest den 30. juni hvert år Kommissionen en kortfattet rapport om svovlindholdet i de flydende brændstoffer, der er omfattet af dette direktiv, og som er anvendt på deres område i det foregående kalenderår. Rapporten skal indeholde en fortegnelse over det samlede antal undersøgte prøver pr. brændstoftype med angivelse af den anvendte mængde af de pågældende brændstoftyper og det beregnede gennemsnitlige svovlindhold. Medlemsstaterne rapporterer også antallet af inspektioner, der er foretaget om bord på skibe, og fører en fortegnelse over det gennemsnitlige svovlindhold i skibsbrændstoffer, der er anvendt på deres område, og som ikke den ... (*) er omfattet af dette direktiv.

2. På grundlag af bl.a.:

a) årlige rapporter, der forelægges i medfør af stk. 1

b) iagttagede tendenser med hensyn til luftkvalitet, forsurelse, omkostninger til brændstoffer og modalskift

c) fremskridt i reduktionen af skibes SO₂-emissioner ved hjælp af IMO-mekanismer som følge af Fællesskabets initiativer på dette område

d) en ny cost-benefit-analyse, herunder direkte og indirekte miljøfordele, af foranstaltningerne i artikel 4a, stk. 4,

forelægger Kommissionen senest i 2008 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet.

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Kommissionen kan sammen med rapporten forelægge forslag til ændring af dette direktiv, herunder navnlig vedrørende en anden etape af grænseværdier for svovl for de forskellige brændstoft kategorier samt, baseret på arbejdet i IMO, vedrørende de havområder, hvor der skal anvendes skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold.

3. Kommissionen skal inden den 31. december 2005 forelægge en rapport om den eventuelle anvendelse af økonomiske instrumenter — herunder mekanismer såsom differentierede afgifter og kilometerafgifter, omsættelige emissionstilladelser og modregning.

4. De ændringer, der er nødvendige for den tekniske tilpasning af artikel 2, nr. 1), 2), 3), 3a), 3b og 4), eller artikel 6, stk. 2, på baggrund af den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2. Tilpasningen må ikke resultere i nogen direkte ændringer i dette direktivs anvendelsesområde eller de grænseværdier for svovlindholdet i brændstoffer, der er fastlagt i dette direktiv.»

8) Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen består af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF (*), jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.»

9) Teksten i bilaget til dette direktiv tilføjes som bilag.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... (*). 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 *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

BILAG

»BILAG

GRÆSKE FARTØJER

Fartøjets navn	Leveringsår	IMO-nummer
Ariadne Palace	2002	9221310
Ikarus Palace	1997	9144811
Knossos Palace	2001	9204063
Olympia Palace	2001	9220330
Pasiphae Palace	1997	9161948
Festos Palace	2001	9204568
Europa Palace	2002	9220342
Blue Star i	2000	9197105
Blue Star ii	2000	9207584
Blue Star Ithaki	1999	9203916
Blue Star Naxos	2002	9241786
Blue Star Paros	2002	9241774
Hellenic Spirit	2001	9216030
Olympic Champion	2000	9216028
Lefka Ori	1991	9035876
Sophoklis Venizelos	1990	8916607«

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Den 28. november 2002 forelagde Kommissionen Rådet et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til **svovlindholdet i skibsbrændstoffer**.
2. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse under mødeperioden den 2.-5. juni 2003.
3. Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 14. maj 2003.
4. Regionsudvalget oplyste den 20. januar 2003, at det ikke agtede at afgive udtalelse.
5. Kommissionen vedtog et ændret forslag den 1. august 2003.
6. Rådet vedtog sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 251, stk. 2, den 9. december 2004.

II. FORMÅL

Formålet med de foreslåede ændringer til direktiv 1999/32/EF er at udvide dets anvendelsesområde til alle former for mineraloliebaserede flydende brændstoffer, der anvendes om bord på skibe, og at begrænse svovlindholdet i disse skibsbrændstoffer, når de anvendes af skibe i visse dele af Den Europæiske Union.

Formålet er at reducere skibes emissioner af svovldioxid og partikler som fastsat i den parallelle EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner af luftforurenende stoffer. Forslaget sigter mod at implementere de særlige områder med henblik på begrænsning af svovldioxid, der allerede er udpeget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i bilag VI til Marpol-konventionen om luftforurening. Forslaget ændrer bestemmelserne i direktiv 1999/32/EF om svovlindholdet i skibsbrændstoffer som følger:

- Der indføres en grænse på 1,5 % for svovlindholdet i skibsbrændstoffer, som anvendes af alle søgående fartøjer i Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal i overensstemmelse med Marpol-konventionens bilag VI for at begrænse virkningen af emissioner fra skibe på forureningen i Nord-europa.
- Der indføres en grænse på 1,5 % for svovlindholdet i skibsbrændstoffer, som anvendes af passager-skibe i rutefart til eller fra en fællesskabshavn, for at forbedre luftkvaliteten, især omkring havne og kyster, og skabe tilstrækkelig efterspørgsel til at sikre levering af brændstof med et svovlindhold på højst 1,5 % i hele EU.
- Den eksisterende bestemmelse for marine gasolier ændres, således at skibe ved kaj eller fartøjer til sejlads på indre vandveje skal anvende brændstof med et svovlindhold på 0,1 % eller mindre (fra 1. januar 2010) for at reducere de lokale emissioner af SO₂ og partikler og forbedre luftkvaliteten lokalt. Der gælder en undtagelse for 16 specifikke fartøjer i Grækenland indtil den 1. januar 2012.
- For at sikre, at der er brændstoffer til rådighed, som opfylder kravene, forbydes salg af marine gasolier (DMA- og DMX-kvaliteter) med mere end 0,1 % svovl i 2010 med henblik på at fjerne den nuværende grænse på 0,2 % svovl for marine dieselloier af kvalitet DMB og DMC og derefter forbyde salg af sådanne brændstoffer med mere end 1,5 % svovl.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

Europa-Parlamentet vedtog 36 ændringer til Kommissionens forslag.

Efter Rådets opfattelse udgør den fælles holdning et afbalanceret kompromis, hvor:

- der er et sammenhængende sæt datoer for ikrafttrædelsen af direktivets bestemmelser, som tager hensyn til, at Marpol-konventionens bilag VI snart træder i kraft (maj 2005)
- der ikke er fastsat nogen undtagelser, som strider mod ikrafttrædelsen af Marpol-konventionens bilag VI og fastsættelsen af SOx-kontrolområder
- der tages rimeligt hensyn til de tekniske og praktiske problemer i forbindelse med de nye krav til skibe ved kaj, herunder den specifikke midlertidige undtagelse, som EL har anmodet om for visse ro-ro-færger.

Marpol-konventionens bilag VI træder i kraft internationalt et år efter, at den er blevet ratificeret af mindst 15 flagstater, som repræsenterer mindst 50 % af verdens handelsskibsbruttotonnage. 17 lande har ratificeret pr. 15. oktober 2004: Sverige, Norge, Singapore, Bahamas, Marshalløerne, Liberia, Danmark, Tyskland, Vanuatu, Panama, Grækenland, Bangladesh, Spanien, Barbados, Samoa, Aserbajdsjan og Det Forenede Kongerige, hvilket repræsenterer mere end 50 % af verdenstonnagen. Samoa, den 15. stat, ratificerede Marpol-konventionens bilag VI den 19. maj 2004, hvilket banede vej for, at bilag VI kunne blive operationelt fra den 19. maj 2005, og at bestemmelse nr. 14 (Østersøen SOxECA) kunne blive operationel fra den 19. maj 2006. Seks EU-medlemsstater (DK, DE, EL, ES, SE og UK) har allerede ratificeret Marpol, og fire medlemsstater (NL, FI, CY, PL) befinder sig i sidste fase af ratificeringen, som ventes at finde sted i år.

Den fælles holdning er i overensstemmelse med Kommissionens og Europa-Parlamentets holdninger til formålet, nemlig at udvide anvendelsesområdet for direktiv 1999/32/EF til at omfatte alle mineraloliebaserede flydende brændstoffer, der anvendes om bord på skibe, som opererer i medlemsstaternes farvande.

Rådet:

a) har inkorporeret følgende 21 ændringer helt, delvis eller principielt i den fælles holdning:

- Ændring 1: Tanken bag denne ændring er indarbejdet i betragtning 4.
- Ændring 3: Tanken bag denne ændring er indarbejdet i betragtning 5.
- Ændring 4: Tanken bag denne ændring er medtaget i betragtning 4.
- Ændring 5: Tanken bag denne ændring er indarbejdet i betragtning 6.
- Ændring 6: Tanken bag denne ændring er afspejlet både i betragtning 6 og betragtning 17.
- Ændring 7: Fuldt indarbejdet i betragtning 7.
- Ændring 8: Tanken bag denne ændring er indarbejdet i betragtning 10.
- Ændring 40: I overensstemmelse med de generelle bestemmelser for udarbejdelse af fællesskabslovgivning er formålet med en betragtning koncist at begrunde de væsentligste bestemmelser i den dispositive del. Den må ikke indeholde normative bestemmelser eller politiske ønsker; tanken bag denne ændring er dog afspejlet i betragtning 12.
- Ændring 18: Målet med denne ændring er indarbejdet i artikel 1, nr. 1, litra d).

- Ændring 30: Tanken bag denne ændring omtales i betragtning 19.
- Ændring 38: Definitionen i artikel 2, nr. 3.j, følger tanken bag denne ændring.
- Ændring 39: Definitionen i artikel 2, nr. 3.k, afspejler formålet med denne ændring på en mere detaljeret og specifik måde.
- Ændring 10: Denne ændring er medtaget i artikel 4 med konsekvensændringer for så vidt angår tidsplanen.
- Ændring 23: Dette tages op i den nye artikel 4b, der udsætter gennemførelsen til 2010 for alle fartøjstyper.
- Ændring 43: Dette tages op under ét i den nye artikel 4c.
- Ændring 27: Dette er afspejlet i den nye tekst til artikel 6, hvis affattelse er præciseret for at undgå eventuelle tekniske vanskeligheder med anvendelsen.
- Ændring 29: Tanken bag denne ændring er afspejlet i betragtning 10 og tages også op i artikel 11 i direktiv 99/32.
- Ændring 31: Der tages hensyn til denne betænkelighed at anvende udtrykket »flydende brændstoffer«.
- Ændring 32: Tanken bag denne ændring er afspejlet både i betragtning 4 og 6 samt artikel 7, stk. 2.
- Ændring 33: Accepteret.
- Ændring 44: Tanken bag denne ændring er afspejlet både i artikel 7

b) har ikke inkorporeret følgende 16 ændringer (2, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 28, 41, 42, 24, 25, 26, 37) i den fælles holdning:

- Ændring 2: Denne ændring kunne ikke inkorporeres, da den ikke blev anset for relevant.
- Ændring 14: Denne ændring kunne ikke inkorporeres, da det stykke, som den vedrørte, er blevet udeladt.
- Ændring 15, 16 og 17: Disse ændringer kunne ikke inkorporeres. Tanken bag disse ændringer er dog afspejlet i artikel 4a, stk. 2, der sigter mod at fremskynde ikrafttrædelsen til maj 2006 for at tilpasse den til Marpol-konventionens bilag VI.
- Ændring 21 og 22: Kunne ikke inkorporeres.
- Ændring 28: Kunne ikke inkorporeres.
- Ændring 41 og 42: Kunne ikke accepteres, fordi Rådet fandt det for tidligt at foregribe fremtidig lovgivning (en anden fase), der ville afhænge af vurderingen af anvendelsen af de nuværende ændringer. Ikke desto mindre anerkender den nye artikel 7, stk. 2, at der er behov for yderligere forbedringer i fremtiden.
- Ændring 24: Kunne ikke inkorporeres.
- Ændring 25: Kunne ikke inkorporeres, da den ikke blev anset for at være rimelig.
- Ændring 26: Kunne ikke accepteres, da ændring 42 var blevet afvist (ny artikel 4aa).
- Ændring 37: Kunne ikke inkorporeres, da Rådet fandt, at omskrivningen ville kræve 12 måneder

c) har indføjet artikel 4a, stk. 3 og 4, for at præcisere nogle spørgsmål vedrørende håndhævelsen af direktivets forskellige bestemmelser.

IV. KONKLUSION

Til trods for at Rådet ikke kan acceptere alle de ændringer, Europa-Parlamentet har vedtaget, finder det, at den fælles holdning i vid udstrækning tager hensyn til Europa-Parlamentets ønsker, og at den er i overensstemmelse med Kommissionens ændrede forslag, idet den reducerer svovldioxidemissionerne i EU væsentligt, og idet reduktionerne sigter mod at give største mulige fordele i og omkring befolkede havne og kyster i syrefølsomme økosystemer.

Dette tilskynder EU-medlemsstaterne til at gøre en større indsats i international sammenhæng for at forbedre miljøstandarderne for skibe, navnlig gennem ratifikation og styrkelse af Marpol-konventionens bilag VI.
