

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

Informationsnummer

Inhalt

Seite

I Mitteilungen

.....

II Vorbereitende Rechtsakte

Kommission

2000/C 212 E/01	Geänderter Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (EMAS) (KOM(1999) 313 endg. — 98/0303(COD)) ⁽¹⁾	1
2000/C 212 E/02	Geänderter Vorschlag für eine Entscheidung des Rates für ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft für den Katastrophenschutz (KOM(1999) 400 endg. — 98/0354(CNS))	28
2000/C 212 E/03	Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 88/609/EWG zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft (KOM(1999) 611 endg. — 98/0225(COD)) ⁽¹⁾	36
2000/C 212 E/04	Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu der Regelung Nr. 13-H der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung von Personenkraftwagen hinsichtlich der Bremsen (KOM(1999) 660 endg. — 1999/0263(AVC)) ⁽¹⁾	46
2000/C 212 E/05	Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu der Regelung Nr. 109 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (KOM(1999) 727 endg. — 2000/0003(AVC)) ⁽¹⁾	79

DE**Preis: 24,50 EUR** ⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

(Fortsetzung umseitig)

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt (Fortsetzung)	Seite
2000/C 212 E/06	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (KOM(2000) 142 endg. — 2000/0065(COD)) ⁽¹⁾	102
2000/C 212 E/07	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (KOM(2000) 142 endg. — 2000/0066(COD)) ⁽¹⁾	114
2000/C 212 E/08	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe (KOM(2000) 142 endg. — 2000/0067(COD)) ⁽¹⁾	121

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Geänderter Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (EMAS) ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/01)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(1999) 313 endg. — 98/0303(COD)

(Gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 23. Juni 1999)

⁽¹⁾ ABl. C 400 vom 22.12.1998, S. 7.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 130s Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

nach dem Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß Artikel 189c des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 2 des Vertrags hat die Gemeinschaft die Aufgabe, in der gesamten Gemeinschaft ein umweltverträgliches Wachstum zu fördern. In der Entschließung des Rates vom 1. Februar 1993 ⁽¹⁾ wird die Bedeutung eines solchen umweltgerechten Wachstums hervorgehoben.
- (2) In dem von der Kommission vorgelegten Programm „Für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung“, das in der Entschließung des Rates vom 1. Februar 1993 im Gesamtkonzept gebilligt wurde, wird die Rolle und die Verantwortung der Unternehmen für die Stärkung der Wirtschaft und den Schutz der Umwelt in der Gemeinschaft unterstrichen.
- (3) In dem Programm „Für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung“ wird gefordert, die Instrumente des Umweltschutzes zu diversifizieren und Organisationen mit Hilfe von Marktmechanismen dazu zu bewegen, sich ein positives Umweltverhalten anzueignen, das über die Einhaltung der einschlägigen Umweltvorschriften hinausgeht.

⁽¹⁾ ABl. C 138 vom 17.5.1993, S. 1.

Unverändert

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175,

Unverändert

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach dem Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß Artikel 251 des Vertrags,

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

- (4) Die Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates über die freiwillige Beteiligung gewerblicher Unternehmen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und das Umweltaudit (EMAS) hat ihre Wirksamkeit im Hinblick auf eine Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes unter Beweis gestellt.
- (5) Deshalb sollten sich alle Organisationen mit signifikanten Umweltauswirkungen an EMAS beteiligen können, um so über ein Instrument zur Bewältigung dieser Auswirkungen und zur Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes zu verfügen.
- (6) Dank der Erfahrungen mit der Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates soll der Beitrag von EMAS zur Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes von Organisationen aufgewertet werden.
- (7) In Übereinstimmung mit den Prinzipien der Subsidiarität und Proportionalität gemäß Artikel 3b des Vertrags muß eine wirksame Anwendung von EMAS in der gesamten Gemeinschaft gewährleistet werden, damit europäische Organisationen zu erhöhten Umweltleistungen beitragen können. Die vorliegende Verordnung gewährleistet eine einheitliche Anwendung von EMAS in der gesamten Gemeinschaft durch gemeinsame Regeln, Verfahren und wesentliche Anforderungen für EMAS, während die Maßnahmen, die zufriedenstellend auf einzelstaatlicher Ebene durchgeführt werden können, den Mitgliedstaaten überlassen werden.
- (8) Organisationen sollten zu einer freiwilligen Beteiligung an EMAS bewegt werden und aus dieser Beteiligung Vorteile hinsichtlich der ordnungspolitischen Kontrolle, der eingesparten Kosten und ihres Ansehens in der Öffentlichkeit ziehen können.
- (9) Da der Teilnahme von kleinen und mittleren Unternehmen an EMAS eine wichtige Rolle zukommt, sollten Maßnahmen der technischen Hilfe eingeführt bzw. unterstützt sowie Einrichtungen zur fachlichen und allgemeinen Unterstützung dieser Unternehmen geschaffen werden.
- (10) Die von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen wird die Kommission zur Bewertung der Notwendigkeit von spezifischen Maßnahmen mit dem Ziel einer größeren EMAS-Teilnahme von Organisationen, insbesondere von kleinen und mittleren Unternehmen, benutzen.
- (11) Unternehmen, die mit einem Umweltmanagementsystem arbeiten, sind transparenter und glaubwürdiger, wenn ihr Managementsystem, ihr Programm für Betriebsprüfungen und ihre Umwelterklärung auf Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung hin geprüft und die Umwelterklärungen und deren aktualisierte Fassungen von akkreditierten Umweltgutachtern validiert werden.

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- (5) Deshalb sollten sich alle Organisationen mit Umweltauswirkungen an EMAS beteiligen können, um so über ein Instrument zur Bewältigung dieser Auswirkungen und zur Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes zu verfügen.

Unverändert

- (7) In Übereinstimmung mit den Prinzipien der Subsidiarität und Proportionalität gemäß Artikel 5 des Vertrags muß eine wirksame Anwendung von EMAS in der gesamten Gemeinschaft gewährleistet werden, damit europäische Organisationen zu erhöhten Umweltleistungen beitragen können. Die vorliegende Verordnung gewährleistet eine einheitliche Anwendung von EMAS in der gesamten Gemeinschaft durch gemeinsame Regeln, Verfahren und wesentliche Anforderungen für EMAS, während die Maßnahmen, die zufriedenstellend auf einzelstaatlicher Ebene durchgeführt werden können, den Mitgliedstaaten überlassen werden.

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

- (12) Deshalb muß die fachliche Qualifikation der Umweltgutachter anhand eines unabhängigen und neutralen Akkreditierungssystems gewährleistet werden; ferner sind ihre Tätigkeiten angemessen zu überwachen, um die Glaubwürdigkeit von EMAS sicherzustellen.
- (13) Organisationen sollten dazu ermutigt werden, in regelmäßigen Abständen Umwelterklärungen zu erstellen und frei zugänglich zu machen, um die Öffentlichkeit und andere interessierte Kreise über den betrieblichen Umweltschutz zu informieren.
- (14) Die Kommission sollte nach einem Gemeinschaftsverfahren die Anhänge dieser Verordnung anpassen, Europäische und internationale Umweltnormen mit Bezug zu EMAS anerkennen und Leitlinien für Partnerschaften zwischen Organisationen, die sich an EMAS beteiligen, erstellen, um eine einheitliche Anwendung der EMAS-Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

- (18) Diese Verordnung sollte nach einem gewissen Zeitraum anhand der gewonnenen Erfahrungen überprüft werden

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Das Umweltmanagement- und Umweltbetriebssystem und seine Ziele

- (1) Es wird ein — nachstehend „EMAS“ genanntes — Gemeinschaftssystem zur Bewertung und Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes von Organisationen und zur Unterrichtung der Öffentlichkeit und der anderen Interessengruppen geschaffen, das eine freiwillige Beteiligung vorsieht.
- (2) Ziel des Systems ist eine kontinuierliche Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes von Organisationen durch:
- a) die Schaffung und Anwendung von Umweltmanagementsystemen durch Organisationen;
- b) eine systematische, objektive und regelmäßige Bewertung dieser Systeme;

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- (12) Deshalb muß die fachliche Qualifikation der Umweltgutachter anhand eines unabhängigen und neutralen Akkreditierungssystems gewährleistet und durch Fortbildung ständig verbessert werden; ferner sind ihre Tätigkeiten angemessen zu überwachen, um die Glaubwürdigkeit von EMAS sicherzustellen. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit der nationalen Akkreditierungsstellen einzurichten.

Unverändert

- (15) Um Organisationen zu ermutigen, sich an EMAS zu beteiligen, sollten die Mitgliedstaaten Anreize schaffen.

- (16) Die Kommission unterstützt die Kandidatenländer bei der Schaffung der Strukturen, die für die Anwendung von EMAS notwendig sind.

- (17) Die Europäischen Organe bemühen sich darum, entsprechend der Grundsätze in dieser Verordnung zu handeln.

Unverändert

- (1) Es wird ein — nachstehend „EMAS“ genanntes — Gemeinschaftssystem zur Bewertung und Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes von Organisationen und zur Unterrichtung der Öffentlichkeit und der anderen Interessengruppen interessierten Kreise geschaffen, das eine freiwillige Beteiligung vorsieht.

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

c) die Information der Öffentlichkeit und der anderen Interessengruppen über Maßnahmen des betrieblichen Umweltschutzes;

c) die Information der Öffentlichkeit und der anderen Interessengruppen interessierten Kreise über Maßnahmen des betrieblichen Umweltschutzes;

d) eine stärkere Einbeziehung der Arbeitnehmer.

Unverändert

(3) Gemeinschaftliche oder einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder technische Normen für Umweltkontrollen, die nicht Gemeinschaftsrecht unterliegen, und Verpflichtungen der Organisationen aus diesen Rechtsvorschriften und Normen bleiben von diesem System unberührt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gilt als:

- a) „Umweltpolitik“: die umweltbezogenen Gesamtziele und Handlungsgrundsätze einer Organisation, einschließlich der Einhaltung aller einschlägigen Umweltvorschriften;
- b) „Umweltprüfung“: eine erste umfassende Untersuchung der Tätigkeiten einer Organisation im Hinblick auf Umweltfragen, Umweltauswirkungen und betrieblichen Umweltschutz;
- c) „Umweltaspekt“: ein Aspekt der Tätigkeiten, Produkte oder Dienstleistungen einer Organisation, der Auswirkungen auf die Umwelt haben kann.

ANMERKUNG:

Ein signifikanter Umweltaspekt ist ein Umweltaspekt, der signifikante Umweltauswirkungen hat bzw. haben kann.

- d) „Umweltauswirkung“: jede — positive oder negative — Veränderung der Umwelt, die ganz oder teilweise aufgrund der Tätigkeiten, Produkte oder Dienstleistungen einer Organisation eintritt;
- e) „Umweltprogramm“: eine Beschreibung der Ziele und Maßnahmen der Organisation zur Verbesserung des Umweltschutzes, einschließlich einer Beschreibung der zur Erreichung dieser Ziele getroffenen oder geplanten Maßnahmen und gegebenenfalls der hierfür festgelegten Fristen;
- f) „Umweltziel“: ein nach Möglichkeit zu quantifizierendes Gesamtziel, das eine Organisation sich aufgrund ihrer Umweltpolitik gesetzt hat;
- g) „Umweltanforderung“: eine detaillierte Leistungsanforderung, die nach Möglichkeit zu quantifizieren ist, die für die gesamte Organisation oder Teile davon gilt, sich aus den Umweltzielen ergibt und festgelegt und eingehalten werden muß, um diese Ziele zu erreichen;

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- h) „Umweltmanagementsystem“: der Teil des gesamten übergreifenden Managementsystems, der die Organisationsstruktur, Zuständigkeiten, Verhaltensweisen, Verfahren, Abläufe und Mittel für die Festlegung und Durchführung der Umweltpolitik betrifft;
- i) „Umweltbetriebsprüfung“: ein Managementinstrument, das eine systematische, dokumentierte, regelmäßige und objektive Bewertung des betrieblichen Umweltschutzes der Organisation, des Managementsystems und der Abläufe zum Schutz der Umwelt umfaßt und folgenden Zielen dient:
- i) Erleichterung der Kontrolle von Verhaltensweisen, die eine Auswirkung auf die Umwelt haben können;
- ii) Beurteilung der Übereinstimmung mit der Umweltpolitik der Organisation;
- j) „Betriebsprüfungszyklus“: der Zeitraum, innerhalb dessen alle an einem bestimmten Standort durchgeführten Tätigkeiten einer Betriebsprüfung unterzogen werden;
- k) „Umwelterklärung“: die gemäß Anhang III Punkt 3.2 Buchstaben a) bis g) abgefaßte Erklärung;

- l) „Organisation“: Gesellschaft, Körperschaft, Betrieb, Unternehmen, Vereinigung, Behörde oder sonstige Einrichtung bzw. Teil oder Kombination hiervon, öffentlich oder privat, eingetragen oder nicht, mit eigenen Funktionen und eigener Verwaltung.

Die Frage, welcher Teil der Organisation eingetragen werden soll, wird mit dem Umweltgutachter unter Berücksichtigung der gemäß den Verfahren nach Artikel 14 verabschiedeten gemeinschaftlichen Leitlinien abgesprochen, wobei jedoch keine Grenze eines Mitgliedstaates überschritten werden darf. Wenn es sich bei der betreffenden Organisation um einen Standort handelt, wird dieser eingetragen;

- m) „Standort“: das gesamte geographisch bestimmte Gelände, das der Kontrolle einer Organisation untersteht und an dem Tätigkeiten ausgeführt, Produkte hergestellt und Dienstleistungen erzeugt werden. Dies umfaßt die gesamte Infrastruktur, alle Ausrüstungen und Materialien;
- n) „Betriebsprüfer“: eine Person oder eine Gruppe, die zur Belegschaft der Organisation gehört oder von außerhalb kommt, im Namen der Organisationsleitung handelt, einzeln oder als Gruppe über die in Anhang II Punkt 2.4 genannten fachlichen Qualifikationen verfügt und deren Unabhängigkeit von den geprüften Tätigkeiten groß genug ist, um eine objektive Beurteilung zu gestatten;

- l) „interessierte Kreise“: Einzelpersonen oder Gruppen einschließlich Behörden, die ein Interesse am betrieblichen Umweltschutz einer Organisation haben oder davon betroffen sind;

- m) „Organisation“: Gesellschaft, Körperschaft, Betrieb, Unternehmen, Vereinigung, Behörde oder sonstige Einrichtung bzw. Teil oder Kombination hiervon, öffentlich oder privat, eingetragen oder nicht, mit eigenen Funktionen und eigener Verwaltung.

Unverändert

- n) „Standort“: das gesamte geographisch bestimmte Gelände, das der Kontrolle einer Organisation untersteht und an dem Tätigkeiten ausgeführt, Produkte hergestellt und Dienstleistungen erzeugt werden. Dies umfaßt die gesamte Infrastruktur, alle Ausrüstungen und Materialien;
- o) „Betriebsprüfer“: eine Person oder eine Gruppe, die zur Belegschaft der Organisation gehört oder von außerhalb kommt, im Namen der Organisationsleitung handelt, einzeln oder als Gruppe über die in Anhang II Punkt 2.4 genannten fachlichen Qualifikationen verfügt und deren Unabhängigkeit von den geprüften Tätigkeiten groß genug ist, um eine objektive Beurteilung zu gestatten;

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

- o) „Akkreditierter Umweltgutachter“: eine von der zu begutachtenden Organisation unabhängige Person oder Organisation, die gemäß den Bedingungen und Verfahren des Artikels 4 akkreditiert worden ist;
- p) „Akkreditierungssystem“: ein System für die Akkreditierung und Beaufsichtigung der Umweltgutachter, das von einer unparteiischen Stelle oder Organisation betrieben wird, die von einem Mitgliedstaat benannt oder geschaffen wurde und über ausreichende Mittel und fachliche Qualifikationen sowie über geeignete Verfahren verfügt, um die in dieser Verordnung für ein solches System festgelegten Aufgaben wahrnehmen zu können;
- q) „Zuständige Stellen“: die gemäß Artikel 5 von den Mitgliedstaaten zur Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben benannten Stellen.

Artikel 3

Beteiligung an EMAS

An EMAS kann sich jede Organisation beteiligen, die ihren betrieblichen Umweltschutz verbessern möchte.

1. Eintragung in EMAS

Zur Eintragung in EMAS müssen Organisationen:

- a) ihre Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen unter Berücksichtigung der in Anhang VI genannten Aspekte einer Umweltprüfung gemäß Anhang VII dieser Verordnung unterziehen und, auf der Grundlage dieser Prüfung;
- b) ein Umweltmanagementsystem schaffen, das alle in Anhang I Teil A dieser Verordnung genannten Aspekte berücksichtigt. Die Organisation muß bei der Einhaltung der Rechtsvorschriften, der Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes, der externen Kommunikation die Bestimmungen von Anhang I Teil B berücksichtigen.

Organisationen mit einem zertifizierten und gemäß den Anforderungen von Artikel 9 anerkannten Umweltmanagementsystem brauchen beim Übergang zu EMAS keine formelle Umweltprüfung durchzuführen, sofern das zertifizierte Umweltmanagementsystem die Informationen, die zur Beschreibung und Bewertung der in Anhang VI beschriebenen Umweltaspekte benötigt werden, bereitstellen kann.

- c) eine Umweltbetriebsprüfung gemäß den Anforderungen von Anhang II dieser Verordnung durchführen bzw. durchführen lassen. Bei diesen Prüfungen ist der betriebliche Umweltschutz der Organisation zu bewerten;
- d) eine Umwelterklärung gemäß Anhang III Punkt 3.2 erstellen. Dabei ist insbesondere zu prüfen, inwieweit die Organisation ihre Umweltziele und -anforderungen erfüllt;

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- p) „Akkreditierter Umweltgutachter“: eine von der zu begutachtenden Organisation unabhängige Person oder Organisation, die gemäß den Bedingungen und Verfahren des Artikels 4 akkreditiert worden ist;
- q) „Akkreditierungssystem“: ein System für die Akkreditierung und Beaufsichtigung der Umweltgutachter, das von einer unparteiischen Stelle oder Organisation betrieben wird, die von einem Mitgliedstaat benannt oder geschaffen wurde und über ausreichende Mittel und fachliche Qualifikationen sowie über geeignete Verfahren verfügt, um die in dieser Verordnung für ein solches System festgelegten Aufgaben wahrnehmen zu können;
- r) „Zuständige Stellen“: die gemäß Artikel 5 von den Mitgliedstaaten zur Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben benannten nationalen, regionalen oder lokalen Stellen.

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

- e) die erste Umweltprüfung (sofern eine solche durchgeführt wurde), das Umweltmanagementsystem, das Verfahren für die Umweltbetriebsprüfung und die Umwelterklärung bzw. die auf Antrag der Organisation für bestimmte Interessengruppen erstellten Auszüge prüfen lassen, um festzustellen, ob die einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung eingehalten werden, und ferner die Umwelterklärungen validieren lassen, um sicherzustellen, daß die Anforderungen von Anhang III Punkt 3.2 eingehalten werden;
- f) die validierte Umwelterklärung der zuständigen Stelle des Mitgliedstaates, in dem die Organisation niedergelassen ist, übermitteln und nach der Eintragung frei zugänglich machen.

2. Beibehaltung der EMAS-Eintragung

Zur Beibehaltung der Eintragung in EMAS müssen Organisationen:

- a) das Umweltmanagementsystem und das Programm für die Umweltbetriebsprüfung gemäß den Anforderungen von Anhang V Punkt 5.6 prüfen lassen;
- b) die jährlichen validierten Neufassungen der Umwelterklärung der zuständigen Stelle übermitteln und öffentlich zugänglich machen.

Artikel 4

Akkreditierung und Beaufsichtigung der Umweltgutachter

(1) Die Mitgliedstaaten schaffen ein System für die Akkreditierung und Beaufsichtigung unabhängiger Umweltgutachter. Sie können damit bereits bestehende Akkreditierungsstellen, die in Artikel 5 angesprochenen zuständigen Stellen beauftragen oder eine andere Stelle mit entsprechendem Status schaffen oder benennen.

Die Mitgliedstaaten stellen eine unabhängige und neutrale Aufgabenwahrnehmung sicher.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Akkreditierungssysteme innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung voll funktionsfähig sind.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß die betroffenen Kreise bei der Schaffung und Leitung der Akkreditierungssysteme in geeigneter Weise angehört werden.

(4) Für die Akkreditierung und die Beaufsichtigung der Umweltgutachter gelten die Anforderungen von Anhang V.

(5) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die nach diesem Artikel getroffenen Maßnahmen und teilen Änderungen der Struktur und der Verfahren des Akkreditierungssystems mit.

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- e) die erste Umweltprüfung (sofern eine solche durchgeführt wurde), das Umweltmanagementsystem, das Verfahren für die Umweltbetriebsprüfung und die Umwelterklärung bzw. die auf Antrag der Organisation für bestimmte interessierte Kreise erstellten Auszüge prüfen lassen, um festzustellen, ob die einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung eingehalten werden, und ferner die Umwelterklärungen validieren lassen, um sicherzustellen, daß die Anforderungen von Anhang III Punkt 3.2 eingehalten werden;

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

(6) Die Kommission fördert gemäß dem Verfahren des Artikels 14 die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, um insbesondere

- Unstimmigkeiten zwischen den Kriterien, Bedingungen und Verfahren, die sie bei der Akkreditierung von Umweltgutachtern anwenden,
- Unstimmigkeiten zwischen den Verfahren und Maßnahmen, die sie bei der Beaufsichtigung der von ihnen akkreditierten Umweltgutachter anwenden, sowie
- Unstimmigkeiten zwischen den Verfahren und Maßnahmen, die sie bei der Beaufsichtigung der von anderen Mitgliedstaaten akkreditierten Umweltgutachter anwenden, zu vermeiden.

(7) Die in einem Mitgliedstaat akkreditierten Umweltgutachter dürfen in Übereinstimmung mit den in Anhang V festgelegten Anforderungen in allen anderen Mitgliedstaaten gutachterlich tätig werden.

(8) Die Akkreditierungsstellen schaffen ein Forum aller Akkreditierungsstellen, um der Kommission Informationen und Hilfsmittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß Artikel 4 Absatz 6 zu liefern. Das Forum kommt je nach Notwendigkeit mindestens zweimal jährlich zusammen, wobei ein Vertreter der Kommission anwesend ist.

Das Forum erstellt Leitlinien zu Fragen der Akkreditierung, fachlichen Qualifikation und Beaufsichtigung der Umweltgutachter und erarbeitet zu diesem Zweck eine gemeinsame Auslegung der Anforderungen von Anhang V. Für die Erstellung dieser Leitlinien gelten die Verfahren von Artikel 14 der Verordnung.

Um die Tätigkeiten der Akkreditierungsstellen und das Prüfungsverfahren in allen Mitgliedstaaten einheitlich zu gestalten, erarbeitet das Forum Verfahren für eine Prüfung durch Fachkollegen. Durch diese Prüfung soll sichergestellt werden, daß die Akkreditierungssysteme der Mitgliedstaaten die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen. Der Kommission wird ein Bericht über die Prüfung durch Fachkollegen übermittelt.

Artikel 5

Zuständige Stellen

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung die zuständige Stelle, die für die Durchführung der in dieser Verordnung — insbesondere in den Artikeln 6 und 7 — festgelegten Aufgaben verantwortlich ist; er setzt die Kommission hiervon in Kenntnis.

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- Unstimmigkeiten zwischen den Anforderungen dieser Verordnung und den Kriterien, Bedingungen und Verfahren, die sie bei der Akkreditierung von Umweltgutachtern anwenden,
- Unstimmigkeiten zwischen den Anforderungen dieser Verordnung und den Verfahren und Maßnahmen, die sie bei der Beaufsichtigung der von ihnen akkreditierten Umweltgutachter anwenden, sowie
- Unstimmigkeiten zwischen den Anforderungen dieser Verordnung und den Verfahren und Maßnahmen, die sie bei der Beaufsichtigung der von anderen Mitgliedstaaten akkreditierten Umweltgutachter anwenden, zu vermeiden.

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß aufgrund der Zusammensetzung der zuständigen Stellen deren Unabhängigkeit und Neutralität gewährleistet ist und daß sie die Bestimmungen dieser Verordnung einheitlich anwenden.

(3) Die Mitgliedstaaten erstellen für die zuständigen Stellen Leitlinien für die Aussetzung und Streichung der Eintragung von Organisationen. Die zuständigen Stellen müssen insbesondere Verfahren vorsehen,

- die es ermöglichen, Bemerkungen der betroffenen Parteien zu eingetragenen Organisationen zu berücksichtigen und
- zur Verweigerung, Streichung oder Aussetzung der Eintragung von Organisationen.

(4) Die zuständigen Stellen sind für die Eintragung in EMAS verantwortlich. Sie überwachen die Eintragung und weitere Führung von Organisationen in dem entsprechenden Verzeichnis. Die Verweigerung, Aussetzung oder Streichung der Eintragung von Organisationen erfordert die Anhörung der entsprechenden betroffenen Parteien, um der zuständigen Stelle die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen zu liefern.

(5) Die zuständigen Stellen aller Mitgliedstaaten kommen je nach Notwendigkeit mindestens zweimal jährlich zusammen, wobei ein Vertreter der Kommission anwesend ist. Durch diese Sitzungen sollen einheitliche Verfahren für die Eintragung von Organisationen in EMAS sichergestellt werden. Um zu einem einheitlichen Konzept für die Eintragung zu gelangen, erarbeiten die zuständigen Stellen ein Verfahren für eine Prüfung durch Fachkollegen. Ein Bericht über die Prüfung durch Fachkollegen wird der Kommission übermittelt und frei zugänglich gemacht.

Artikel 6

Die Eintragung von Organisationen

(1) Die Eintragung von Organisationen erfolgt bei den zuständigen Stellen, wobei folgende Fälle zu unterscheiden sind:

a) Wenn einer zuständigen Stelle

- eine validierte Umwelterklärung übermittelt wurde,
- von der Organisation ein ausgefülltes Formular (Anhang VIII) vorgelegt wurde,
- gegebenenfalls die gemäß Artikel 16 zu entrichtende Gebühr gezahlt wurde und wenn sie
- aufgrund der vorgelegten Informationen davon ausgehen kann, daß die Organisation alle Anforderungen der Verordnung erfüllt,

trägt die zuständige Stelle die betreffende Organisation ein und vergibt eine Eintragsnummer. Die zuständige Stelle unterrichtet die Leitung der Organisation über die Eintragung der Organisation.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- b) Wenn der zuständigen Stelle von der Akkreditierungsstelle ein Kontrollbericht übermittelt wird, dem zufolge die Tätigkeiten des Umweltgutachters nicht ausreichend gründlich durchgeführt wurden, um zu gewährleisten, daß die Organisation, die eine Eintragung beantragt, die Anforderungen der Verordnung erfüllt, wird die Eintragung verweigert, bis nachgewiesen wird, daß die Bestimmungen von EMAS eingehalten sind.
- c) Wenn eine Organisation es versäumt, der zuständigen Stelle innerhalb von drei Monaten nach einer entsprechenden Aufforderung
- die jährliche Neufassung der Umwelterklärung oder
 - ein von der Organisation ausgefülltes Formular (Anhang VIII) vorzulegen oder
 - gegebenenfalls zu entrichtende Gebühren zu zahlen,
- wird die Eintragung je nach Art und Umfang des Versäumnisses ausgesetzt oder gestrichen. Die zuständige Stelle unterrichtet die Leitung der Organisation über die Gründe für diese Maßnahmen
- d) Wenn eine zuständige Stelle aufgrund der ihr vorliegenden Informationen zu dem Schluß kommt, daß die Organisation einige oder sämtliche Bedingungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt, wird die Eintragung der Organisation je nach Art und Umfang des Versäumnisses ausgesetzt oder gestrichen. Die zuständige Stelle unterrichtet die Leitung der Organisation über die Gründe für diese Maßnahmen.
- e) Wenn eine zuständige Stelle von der zuständigen vollziehenden Behörde über einen Verstoß der Organisation gegen einschlägige Umweltvorschriften unterrichtet wird, wird sie die Eintragung der betreffenden Organisation je nach Sachlage verweigern oder aussetzen. Die zuständige Stelle unterrichtet die Leitung der Organisation über die Gründe für diese Maßnahmen und über die Gespräche mit der zuständigen vollziehenden Behörde.
- f) Die Verweigerung oder Aussetzung einer Eintragung wird rückgängig gemacht, wenn der zuständigen Stelle von der zuständigen vollziehenden Behörde bestätigt wurde, daß die Situation bereinigt wurde und dafür gesorgt ist, daß die Situation nicht erneut eintritt.
- (2) Die zuständige Stelle aktualisiert monatlich die Liste der in EMAS eingetragenen Organisationen.

*Artikel 7***Liste der eingetragenen Organisationen und der akkreditierten Umweltgutachter**

- (1) Die Akkreditierungsstellen erstellen, überarbeiten und aktualisieren eine Liste der in jedem Mitgliedstaat akkreditierten Umweltgutachter und teilen der Kommission entweder direkt oder auf Wunsch des Mitgliedstaates über die nationalen Behörden monatlich Änderungen der Liste mit.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

(2) Die zuständigen Stellen erstellen eine Liste der in jedem Mitgliedstaat eingetragenen Organisationen und schreiben diese Liste fort. Sie teilen der Kommission entweder direkt oder auf Wunsch des betreffenden Mitgliedstaates über die nationalen Behörden monatlich Änderungen der Liste mit.

(3) Die Liste der akkreditierten Umweltgutachter und der eingetragenen Organisationen wird von der Kommission fortgeschrieben und frei zugänglich gemacht.

Artikel 8

Zeichen

(1) Organisationen, die sich an EMAS beteiligen, dürfen das in Anhang IV beschriebene Zeichen verwenden. Anhang IV wird von der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 14 erstellt. Das Zeichen darf nur von Organisationen verwandt werden, die zu diesem Zeitpunkt eine EMAS-Eintragung besitzen.

Das Zeichen darf ausschließlich in der in Anhang IV beschriebenen Form verwendet werden.

(2) Das EMAS-Zeichen darf von Organisationen auf folgenden Unterlagen angebracht werden

- auf validierten Umwelterklärungen,
- auf eingetragenen Briefköpfen der Organisation und,
- auf Unterlagen, in denen die Beteiligung der Organisation an EMAS mitgeteilt wird.

(3) Organisationen können das Zeichen ferner in Verbindung mit Umweltinformationen über Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen verwenden, sofern

- die Informationen der Umwelterklärung entnommen sind und von dem Umweltgutachter validiert wurden und dieser bescheinigte, daß die Informationen:
 - a) exakt und unmißverständlich
 - b) begründet und nachprüfbar
 - c) relevant und in einem angemessenen Kontext oder Zusammenhang verwendet
 - d) spezifisch und eindeutig in bezug auf den Anspruch, der in den Unterlagen erhoben wird
 - e) nicht irreführend
 - f) signifikant in bezug auf die gesamten Umweltauswirkungen sind

(3) Organisationen können das Zeichen ferner in Verbindung mit Umweltinformationen (z. B. Informationsblättern über Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen verwenden, sofern

- die Informationen der Umwelterklärung entnommen sind als Quellenangabe diese nennen und von dem Umweltgutachter validiert wurden und dieser bescheinigte, daß die Informationen:

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

— und dem in Anhang IV beschriebenen Zeichen der Wortlaut „validierte Informationen“ zugefügt wurde.

(4) Das Zeichen darf nicht angebracht werden

- auf Produkten oder ihrer Verpackung,
- auf Vergleichen zwischen Produkten, Tätigkeiten und Dienstleistungen,
- auf Werbung für Produkte, Tätigkeiten und Dienstleistungen.

*Artikel 9***Beziehung zu Europäischen und internationalen Normen**

(1) Bei Organisationen, die Europäische oder internationale Umweltnormen mit Bezug zu EMAS anwenden und denen nach geeigneten Zertifizierungsverfahren bescheinigt wurde, daß sie diese Normen erfüllen, wird davon ausgegangen, daß sie die Vorschriften dieser Verordnung erfüllen, vorausgesetzt, daß

- a) die Normen von der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 14 anerkannt wurden,
- b) die der Bescheinigungsstelle erteilte Akkreditierung von der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 14 anerkannt wurde.

Literaturangaben zu den anerkannten Normen (mit Verweis auf die entsprechenden Abschnitte von EMAS) und zu den anerkannten Akkreditierungen werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(2) Für eine Eintragung in EMAS müssen diese Organisationen dem Umweltgutachter lediglich nachweisen, daß sie die Anforderungen erfüllen, die nicht durch die betreffenden Normen abgedeckt sind.

*Artikel 10***Förderung der Teilnahme von Organisationen, insbesondere von kleinen und mittleren Unternehmen**

(1) Die Mitgliedstaaten fördern die Beteiligung von Organisationen an EMAS und prüfen insbesondere, inwiefern Maßnahmen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) erforderlich sind;

- sie erleichtern zu diesem Zweck den Zugang zu Informationen, Unterstützungsfonds und öffentlichen Einrichtungen und
- ergreifen oder fördern insbesondere im Zusammenhang mit Initiativen branchenspezifischer oder lokaler Kontaktstellen (z. B. lokale Behörden, Handelskammern und Berufsverbände) Maßnahmen der technischen Hilfe

— sie erleichtern zu diesem Zweck den Zugang zu Informationen, Unterstützungsfonds und öffentlichen Einrichtungen,

— ergreifen oder fördern insbesondere im Zusammenhang mit Initiativen branchenspezifischer oder lokaler Kontaktstellen (z. B. lokale Behörden, Handelskammern Berufs- und Handwerksverbände) Maßnahmen der technischen Hilfe,

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

Um die Teilnahme von KMUs in wohl definierten geographischen Gebieten zu fördern, können lokale Behörden unter Beteiligung von Industrieverbänden, Handelskammern und Interessenverbänden bei der Identifizierung von signifikanten Umweltaspekten in diesem Gebiet behilflich sein. KMUs können diese dann bei der Definierung ihres Umweltprogramms und bei der Festlegung der Umweltziele und Umwelanforderungen ihres Umweltmanagementsystems benutzen.

(2) Die Mitgliedstaaten prüfen wie die EMAS-Registrierung nach der vorliegenden Verordnung bei der Anwendung und Kontrolle von Umweltgesetzen genutzt werden kann, um unnötige Doppelarbeit bei Organisationen und Kontrollbehörden zu vermeiden.

(3) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen.

(4) Die Kommission fördert einen kohärenten Ansatz zwischen den verschiedenen rechtlichen Instrumenten, die im Bereich des Umweltschutzes auf Gemeinschaftsebene entwickelt werden.

*Artikel 11***Information**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß

- Organisationen über den Inhalt dieser Verordnung unterrichtet werden,
- die Öffentlichkeit über die Ziele und die wichtigsten Einzelheiten von EMAS unterrichtet wird.

Die Mitgliedstaaten benutzen Fachveröffentlichungen, Lokalzeitungen, Werbekampagnen oder andere geeignete Maßnahmen, um EMAS der Öffentlichkeit zum Bewußtsein zu bringen.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen.

(3) Die Kommission ist für die Förderung von EMAS auf Gemeinschaftsebene zuständig.

*Artikel 12***Verstöße**

Die Mitgliedstaaten treffen für den Fall der Nichtbeachtung der Bestimmungen dieser Verordnung geeignete Rechts- oder Verwaltungsmaßnahmen und teilen diese der Kommission mit.

- achten darauf, daß vernünftig gestaltete Eintragungsgebühren zu einer höheren Beteiligung an EMAS führen,
- stellen sicher, daß das System für die Unternehmen, insbesondere die KMU, nicht zu einer übermäßigen Belastung führt.

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

*Artikel 13***Anhänge**

Die Anhänge dieser Verordnung werden von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 14 anhand der bei der Durchführung des Systems gemachten Erfahrungen angepaßt, wenn ein Klärungsbedarf hinsichtlich der EMAS-Anforderungen festgestellt wird.

*Artikel 14***Ausschuß**

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ständigen Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 205 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

3. a) Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten.

b) Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden sie sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall gilt folgendes:

— die Kommission kann die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben,

— der Rat kann innerhalb des in dem vorstehenden Absatz genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

*Artikel 15***Überarbeitung**

Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung überprüft die Kommission das System anhand der bei der Durchführung gemachten Erfahrungen und schlägt dem Rat gegebenenfalls Änderungen vor.

*Artikel 16***Kosten und Gebühren**

- (1) Zur Deckung der im Zusammenhang mit den Eintragungsverfahren für Organisationen und der Akkreditierung und Beaufsichtigung von Umweltgutachtern anfallenden Verwaltungskosten sowie der Kosten für EMAS kann nach Modalitäten, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, ein Gebührensystem eingerichtet werden.
- (2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die gemäß diesem Artikel festgelegten Modalitäten.

*Artikel 17***Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates**

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates wird mit Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung aufgehoben.
- (2) Die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates geschaffenen Akkreditierungssysteme und zuständigen Stellen bleiben bestehen. Die Mitgliedstaaten ändern die Verfahren für die Akkreditierungsstellen und zuständigen Stellen gemäß den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die entsprechenden Systeme innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung voll funktionsfähig sind.
- (3) Die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates akkreditierten Umweltgutachter können ihre Tätigkeiten unter Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen weiterhin ausüben.
- (4) Standorte, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates eingetragen wurden, verbleiben auf der EMAS-Eintragungsliste. Die neuen Anforderungen dieser Verordnung an Organisationen werden bei der nächsten Prüfung angewandt.

*Artikel 18***Inkrafttreten**

- Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.
- Sie gilt ab dem dritten Monat nach ihrer Veröffentlichung.
- Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.
-

ANHANG I

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

A. ANFORDERUNGEN AN UMWELTMANAGEMENTSYSTEME

Unverändert

Das Umweltmanagementsystem wird nach Punkt 4 der internationalen Norm ISO 14001:1996 für Umweltmanagementsysteme durchgeführt.

Das Umweltmanagementsystem wird nach Punkt 4 der internationalen Norm EN ISO 14001:1996 für Umweltmanagementsysteme durchgeführt.

B. FRAGEN, AUF DIE AN EMAS TEILNEHMENDE ORGANISATIONEN EINGEHEN MÜSSEN

Unverändert

1. Einhaltung von Rechtsvorschriften

Organisationen müssen nachweisen können,

- daß sie alle relevanten Umweltvorschriften identifiziert haben und die Auswirkungen auf ihre Organisation kennen,
- daß sie für die Einhaltung dieser Vorschriften sorgen und
- über Verfahren verfügen, die es ihnen ermöglichen, diese Anforderungen dauerhaft zu erfüllen.

2. Betrieblicher Umweltschutz

Organisationen müssen nachweisen können, daß das Umweltmanagementsystem und die Verfahren für die Betriebsprüfung sich im Hinblick auf die in Anhang VI genannten Aspekte am tatsächlichen betrieblichen Umweltschutz orientieren und daß die Bewertung des betrieblichen Umweltschutzes als Teil des Prüfverfahrens betrachtet wird. Die Organisation muß sich ferner dazu verpflichten, ihren betrieblichen Umweltschutz kontinuierlich zu verbessern.

3. Externe Kommunikation

Organisationen müssen mit interessierten Stellen, einschließlich der lokalen Gebietskörperschaften und Kunden, einen offenen Dialog über die Umweltauswirkungen ihrer Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen führen, um die Sorgen ihrer Interessengruppen kennenzulernen.

3. Externe Kommunikation

Organisationen müssen mit interessierten Stellen, einschließlich der lokalen Gebietskörperschaften und Kunden, einen offenen Dialog über die Umweltauswirkungen ihrer Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen führen, um die Sorgen ihrer interessierten Kreise kennenzulernen.

ANHANG II

ANFORDERUNGEN AN DIE UMWELTBETRIEBSPRÜFUNG**2.1 Allgemeine Anforderungen**

Durch interne Betriebsprüfungen wird gewährleistet, daß eine Organisation die festgelegten Verfahren einhält. Bei der Betriebsprüfung kann ferner festgestellt werden, ob im Zusammenhang mit diesen Verfahren Probleme auftreten oder ob sich Verbesserungsmöglichkeiten bieten. Gegenstand der internen Betriebsprüfung können einfache Verfahren, aber auch komplexe Tätigkeiten sein. Im Laufe der Zeit werden alle Tätigkeiten einer Organisation einer Betriebsprüfung unterzogen. Der Prüfungszyklus bezeichnet den Zeitraum, der für die Betriebsprüfung aller Tätigkeiten einer bestimmten Organisation benötigt wird. Bei kleinen Organisationen, die nicht sehr komplex aufgebaut sind, kann die Umweltbetriebsprüfung unter Umständen alle Tätigkeiten gleichzeitig erfassen. Bei solchen Organisationen bezeichnet der Prüfungszyklus den Zeitraum zwischen den Betriebsprüfungen.

Bei internen Betriebsprüfungen müssen die Prüfer von den Tätigkeiten, die sie kontrollieren, ausreichend unabhängig sein, um eine objektive und neutrale Bewertung abgeben zu können. In Frage kommen Angestellte der betreffenden Organisation oder externe Prüfer (Angestellte anderer Organisationen oder anderer Teile der gleichen Organisation oder Beraterfirmen).

2.2 Ziele

Im Umweltbetriebsprüfungsprogramm der Organisation werden die Ziele jeder Betriebsprüfung bzw. jedes Betriebsprüfungszyklus, einschließlich der Häufigkeit der Prüfung jeder Tätigkeit, in schriftlicher Form festgelegt.

Zu den Zielen gehören insbesondere die Bewertung der Managementsysteme und die Prüfung, ob diese mit der Politik und dem Programm der Organisation vereinbar sind und ob die einschlägigen Umweltvorschriften eingehalten werden.

2.3 Umfang der Betriebsprüfung

Der Umfang der Betriebsprüfungen bzw. der einzelnen Phasen eines Prüfungszyklus muß eindeutig festgelegt sein, wobei folgende Angaben erforderlich sind:

1. die erfaßten Bereiche,
2. die zu prüfenden Tätigkeiten,
3. die zu berücksichtigenden Umweltnormen,
4. der in der Betriebsprüfung erfaßte Zeitraum.

Bei der Umweltbetriebsprüfung werden die zur Bewertung des betrieblichen Umweltschutzes erforderlichen Daten bewertet.

2.4 Organisation und Ressourcen

Umweltbetriebsprüfungen werden von Personen oder Personengruppen durchgeführt, die über die erforderlichen Kenntnisse hinsichtlich der geprüften Sektoren und Bereiche, einschließlich Kenntnissen und Erfahrungen in bezug auf das Umweltmanagement und technische und rechtliche Fragen, verfügen und deren Ausbildung und Erfahrung in der spezifischen Prüftätigkeit gewährleisten können, daß die gesetzten Ziele erreicht werden. Die Zeit und die Mittel, die für die Prüfung angesetzt werden, sind auf den Umfang und die Ziele dieser Prüfung abzustimmen.

Die Unternehmensleitung leistet bei der Betriebsprüfung Hilfestellung.

Die Prüfer müssen von den Tätigkeiten, die sie kontrollieren, ausreichend unabhängig sein, um eine objektive und neutrale Bewertung abgeben zu können.

2.5 Planung und Vorbereitung der Betriebsprüfung

Bei der Planung und Vorbereitung jeder Betriebsprüfung sind insbesondere folgende Faktoren zu beachten:

- es muß gewährleistet sein, daß die benötigten Mittel bereitgestellt werden;
- es muß gewährleistet sein, daß alle Beteiligten (einschließlich der Prüfer, der Leitung der Organisation sowie des Personals) ihre Rolle und Aufgaben im Rahmen der Betriebsprüfung verstehen.

Die Prüfer müssen sich mit den Tätigkeiten der Organisation und mit dem bestehenden Umweltmanagementsystem sowie den Ergebnissen und Schlußfolgerungen früherer Betriebsprüfungen vertraut machen.

2.6 Tätigkeiten der Betriebsprüfung

Die Betriebsprüfung umfaßt Gespräche mit dem Personal, die Prüfung der Betriebsbedingungen und der Ausrüstung, die Prüfung der Archive, der schriftlichen Verfahren und anderer einschlägiger Unterlagen mit dem Ziel einer Bewertung des betrieblichen Umweltschutzes; dabei wird untersucht, ob die geltenden Normen und Vorschriften eingehalten, die gesetzten Ziele erfüllt und Anforderungen eingehalten werden und ob das Umweltmanagementsystem wirksam und angemessen ist. Die Einhaltung dieser Kriterien kann stichprobenartig geprüft werden, um festzustellen, wie wirksam das System funktioniert.

Zur Betriebsprüfung gehören insbesondere folgende Maßnahmen:

- a) Verständnis des Managementsystems;
- b) Beurteilung der Stärken und Schwächen des Managementsystems;
- c) Erfassung relevanter Nachweise;
- d) Bewertung der bei der Betriebsprüfung gezogenen Erkenntnisse;
- e) Formulierung von Schlußfolgerungen;
- f) Berichterstattung über die Erkenntnisse und Schlußfolgerungen der Betriebsprüfung.

2.7 Berichterstattung über die Erkenntnisse und Schlußfolgerungen der Betriebsprüfung

1. Nach jeder Betriebsprüfung und nach jedem Betriebsprüfungszyklus wird von den Prüfern ein förmlicher schriftlicher Betriebsprüfungsbericht in geeigneter Form erstellt, der sämtliche Erkenntnisse und Schlußfolgerungen der Betriebsprüfung enthält.

Die Erkenntnisse und Schlußfolgerungen der Betriebsprüfung müssen der Organisationsleitung offiziell mitgeteilt werden.

2. Die grundlegenden Ziele eines schriftlichen Betriebsprüfungsberichts bestehen darin,
 - a) den Umfang der Betriebsprüfung zu dokumentieren,
 - b) die Organisationsleitung über den Grad der Übereinstimmung mit der Umweltpolitik der Organisation und über Fortschritte im Bereich des internen Umweltschutzes zu unterrichten,
 - c) die Organisationsleitung über die Wirksamkeit und Zuverlässigkeit der Regelungen für die Überwachung der Umweltauswirkungen zu unterrichten,
 - d) gegebenenfalls die Notwendigkeit von Korrekturmaßnahmen zu belegen.

2.8 Folgemaßnahmen

Im Anschluß an die Betriebsprüfung erfolgt die Erstellung und Umsetzung eines Plans für Korrekturmaßnahmen.

Es müssen geeignete Mechanismen vorhanden sein, die gewährleisten können, daß die Ergebnisse der Betriebsprüfung durch entsprechende Maßnahmen weiterverfolgt werden.

2.9 Häufigkeit der Betriebsprüfungen

Die Häufigkeit von Betriebsprüfungen hängt von folgenden Faktoren ab:

- a) Art, Umfang und Komplexität der Tätigkeiten;
- b) Signifikanz der Umweltauswirkungen;
- c) Bedeutung und Dringlichkeit der bei früheren Betriebsprüfungen festgestellten Probleme;
- d) Vorgeschichte der Umweltprobleme.

Komplexere Tätigkeiten mit einem höheren Risiko umweltschädigender Auswirkungen werden häufiger geprüft. Die Organisationen erstellen ihr eigenes Betriebsprüfungsprogramm und legen die Häufigkeit der Betriebsprüfungen fest, wobei die Leitlinien der Kommission zu berücksichtigen sind.

ANHANG III

UMWELTERKLÄRUNG

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

3.1 Einleitung

Ziel der Umwelterklärung ist, Information über die Umweltauswirkungen und die Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes der Organisation zu liefern. Sie ist auch ein Mittel, den Bedürfnissen der Interessengruppen, die durch die Organisation in Anhang I.B.3 identifiziert und als signifikant anerkannt wurden (Anhang VI.4.d), Rechnung zu tragen. Obwohl die Organisation nicht verpflichtet ist, die in 3.2 beschriebene Information in einem einzigen Bericht wiederzugeben, ist es doch wichtig, daß diese Information in einer klaren und kohärenten Weise auf Papier denen präsentiert werden kann, die keine andere Möglichkeit haben, diese Informationen zu erlangen.

3.2 Umwelterklärung

Eine Organisation legt bei ihrer ersten Eintragung Umweltinformationen vor, die als Umwelterklärung bezeichnet werden und vom Umweltgutachter zu validieren sind. Diese Informationen müssen nach der Validierung der zuständigen Stelle übermittelt und anschließend frei zugänglich gemacht werden.

Diese Informationen umfassen mindestens:

- a) eine klare und eindeutige Beschreibung der Organisation, die sich in EMAS eintragen läßt, und eine Zusammenfassung ihrer Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen sowie gegebenenfalls der Beziehung zur Muttergesellschaft,
- b) die Umweltpolitik der Organisation,
- c) eine Beschreibung aller signifikanten Umweltauswirkungen der Organisation und eine Erklärung der Art dieser Auswirkungen,
- d) eine Beschreibung der Umweltziele und -anforderungen im Hinblick auf die signifikanten Umweltauswirkungen,
- e) eine Zusammenfassung der verfügbaren Daten über die Einhaltung der Umweltziele und Umwelтанforderungen der Organisation im Hinblick auf die signifikanten Umweltauswirkungen,
- f) sonstige Aspekte des betrieblichen Umweltschutzes,
- g) Name und Akkreditierungsnummer des Umweltgutachters und Datum der Validierung.

3.3 Verwaltung frei zugänglicher Informationen

Die Organisation muß die in 3.2 beschriebenen Informationen jährlich aktualisieren und jegliche Änderungen jährlich von einem Umweltgutachter validieren lassen. Diese Informationen müssen nach der Validierung der zuständigen Stelle übermittelt und anschließend frei zugänglich gemacht werden.

3.1 Einleitung

Ziel der Umwelterklärung ist, Information über die Umweltauswirkungen und die Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes der Organisation zu liefern. Sie ist auch ein Mittel, den Bedürfnissen der interessierten Kreise, die durch die Organisation in Anhang I.B.3 identifiziert und als signifikant anerkannt wurden (Anhang VI.4.d), Rechnung zu tragen. Obwohl die Organisation nicht verpflichtet ist, die in 3.2 beschriebene Information in einem einzigen Bericht wiederzugeben, ist es doch wichtig, daß diese Information in einer klaren und kohärenten Weise auf Papier denen präsentiert werden kann, die keine andere Möglichkeit haben, diese Informationen zu erlangen.

3.2 Umwelterklärung

Eine Organisation legt bei ihrer ersten Eintragung Umweltinformationen vor, die als Umwelterklärung bezeichnet werden und vom Umweltgutachter zu validieren sind. Diese Informationen müssen nach der Validierung der zuständigen Stelle übermittelt und anschließend frei zugänglich gemacht werden. Da die Umwelterklärung als Grundlage für die Kommunikation und den Dialog mit den interessierten Kreisen über die Umweltleistungen der Organisation dient, berücksichtigt die Organisation bei der Abfassung und Gestaltung der Umwelterklärung das Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit und anderer interessierter Kreise.

Unverändert

Um eine bessere Verständlichkeit und Einheitlichkeit der Umwelterklärungen zu erreichen, legt die Kommission Leitlinien für Form und Mindestinhalt fest.

Unverändert

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

3.4 Veröffentlichung von Informationen

Organisationen möchten Umweltinformationen eventuell an spezifische Zielgruppen richten und nur bestimmte Informationen der Umwelterklärung verwenden. Auf den von einer Organisation veröffentlichten Umweltinformationen kann das EMAS-Zeichen angebracht werden, sofern die Informationen von einem Umweltgutachter validiert wurden als:

- a) korrekt und nicht irreführend,
- b) begründet und nachprüfbar,
- c) relevant und im richtigen Kontext verwendet,
- d) repräsentativ für den betrieblichen Umweltschutz der Organisation insgesamt und
- e) unmißverständlich;

ferner ist auf die Umwelterklärung, der die Informationen entnommen sind, zu verweisen.

3.5 Lokale Rechenschaftspflicht

Organisationen, die sich in EMAS eintragen lassen, ziehen es vielleicht vor, eine Art Gesamt-Umwelterklärung zu erstellen, die verschiedene Standorte umfaßt. Da in EMAS nach einer lokalen Rechenschaftspflicht gestrebt wird, müssen die Organisationen dafür sorgen, daß Standorte mit signifikanten Umweltauswirkungen eindeutig beschrieben und in der Gesamt-Umwelterklärung erfaßt sind.

3.6 Freier Zugang zu Informationen

Die gemäß Punkt 3.2 Buchstaben a) bis g) erstellten Informationen, aus der sich die Umwelterklärung einer Organisation zusammensetzt, und die gemäß Punkt 3.3 aktualisierten Informationen müssen frei zugänglich sein. Dies bedeutet jedoch nicht, daß die Organisation ein bestimmtes Dokument veröffentlichen, drucken und auf Anfrage verteilen muß. Die Organisationen werden dazu ermutigt, alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu nutzen (elektronische Veröffentlichungen, Büchereien usw.). Sie müssen dem Umweltgutachter nachweisen können, daß Einzelpersonen mit einem berechtigten Interesse am betrieblichen Umweltschutz der Organisation problemlos und uneingeschränkt Zugang zu den gemäß den Punkten 3.2 Buchstaben a) bis g) und 3.3 erforderlichen Informationen haben.

3.7 Berichterstattung über den betrieblichen Umweltschutz

Die in einem Umweltmanagementsystem gesammelten Ausgangsdaten können auf verschiedene Art und Weise genutzt werden, um den betrieblichen Umweltschutz der Organisation darzustellen. Wenn eine Organisation Umweltschutzindikatoren (z. B. Energieeinsatz pro Tonne eines bestimmten Produkts) benutzt, muß sie sicherstellen, daß die gewählten Indikatoren:

- a) den Umweltschutz der Organisation unverfälscht darstellen,
- b) verständlich und unzweideutig sind,
- c) einen Vergleich des Umweltschutzes der Organisation auf Jahressbasis ermöglichen,
- d) einen Vergleich zwischen verschiedenen Sektoren und Benchmark-Bewertungen auf nationaler oder regionaler Ebene ermöglichen,
- e) einen Vergleich mit Rechtsvorschriften ermöglichen.

GEÄNDERTER VORSCHLAG

3.4 Veröffentlichung von Informationen

Organisationen möchten Umweltinformationen eventuell an verschiedene Zielgruppen oder interessierte Kreise richten und nur bestimmte Informationen der Umwelterklärung verwenden. Auf den von einer Organisation veröffentlichten Umweltinformationen kann das EMAS-Zeichen angebracht werden, sofern die Informationen von einem Umweltgutachter validiert wurden als:

- a) korrekt und nicht irreführend,
- b) begründet und nachprüfbar,
- c) relevant und im richtigen Kontext verwendet,
- d) repräsentativ für den betrieblichen Umweltschutz der Organisation insgesamt und
- e) unmißverständlich;

ferner ist auf die Umwelterklärung, der die Informationen entnommen sind, zu verweisen.

Unverändert

3.7 Berichterstattung über den betrieblichen Umweltschutz

Die in einem Umweltmanagementsystem gesammelten Ausgangsdaten können auf verschiedene Art und Weise genutzt werden, um den betrieblichen Umweltschutz der Organisation darzustellen. Organisationen sollten ggf. Umweltschutzindikatoren (z. B. Energieeinsatz pro Tonne eines bestimmten Produkts) benutzen. Sie müssen jedoch sicherstellen, daß die gewählten Indikatoren:

- a) den Umweltschutz der Organisation unverfälscht darstellen,
- b) verständlich und unzweideutig sind,
- c) einen Vergleich des Umweltschutzes der Organisation auf Jahressbasis ermöglichen,
- d) einen Vergleich zwischen verschiedenen Sektoren und Benchmark-Bewertungen auf nationaler oder regionaler Ebene ermöglichen,
- e) einen Vergleich mit Rechtsvorschriften ermöglichen.

ANHANG IV

Zeichen**P.M.**

ANHANG V

AKKREDITIERUNG, ÜBERWACHUNG UND AUFGABEN DER UMWELTGUTACHTER**5.1 Allgemeines**

Die Akkreditierung der Umweltgutachter basiert auf den nachstehend genannten allgemeinen Prinzipien für die fachliche Qualifikation. Die Akkreditierungsstelle kann Einzelpersonen, Organisationen oder beide als Umweltgutachter akkreditieren. Die Anforderungen an die Verfahren und detaillierte Kriterien für die Akkreditierung von Umweltgutachtern werden gemäß Artikel 4 dieser Verordnung im Rahmen der nationalen Akkreditierungssysteme in Einklang mit diesen Prinzipien festgelegt. Die Begutachtung durch Fachkollegen gemäß Artikel 4 soll dies gewährleisten.

5.2 Anforderungen an die Akkreditierung von Umweltgutachtern

5.2.1 Die im folgenden beschriebenen Anforderungen an die fachliche Qualifikation sind als Mindestanforderungen an Umweltgutachter (Einzelpersonen oder Organisationen) zu betrachten:

- Kenntnis und Verständnis dieser Verordnung, der einschlägigen Normen und der von der Kommission gemäß Artikel 4 und 14 erstellten Leitlinien für die Anwendung dieser Verordnung;
- Kenntnis und Verständnis der Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie sonstiger politischer Anforderungen bezüglich der zu überprüfenden Tätigkeit;
- Kenntnis und Verständnis von Umweltfragen;
- Kenntnis und Verständnis umweltbezogener technischer Aspekte der zu überprüfenden Tätigkeit;
- Kenntnis und Verständnis umweltbezogener technischer Aspekte der zu überprüfenden Tätigkeit;
- Kenntnis und Verständnis der Anforderungen an die Umweltbetriebsprüfung und der angewandten Methoden;
- Kenntnis und Verständnis der Anforderungen an die Umweltbetriebsprüfung und der angewandten Methoden;

Der Umweltgutachter muß bei der Ausübung seiner Tätigkeit unabhängig, unparteiisch und objektiv sein.

5.2.2 Umfang der Akkreditierung

Der Umfang der Akkreditierung von Umweltgutachtern wird gemäß der mit der Verordnung (EWG) Nr. 761/93 des Rates (ABl. L 83 vom 3.4.1993) geschaffenen Systematik der Wirtschaftszweige (NACE-Codes) beschrieben. Der Umfang der Akkreditierung von Umweltgutachtern richtet sich in qualitativer und quantitativer Hinsicht nach der Größe und Komplexität der zu prüfenden Organisation.

5.2.3 Zusätzliche Anforderungen an die Akkreditierung von Einzelgutachtern, die eigenständig Prüfungen durchführen.

Umweltgutachter, die eigenständig Prüfungen durchführen, müssen nicht nur die Anforderungen gemäß Punkt 5.2 erfüllen, sondern auch

- über alle fachliche Qualifikation verfügen, die für Prüfungen in Bereichen, für die sie akkreditiert sind, erforderlich ist,
- über alle fachliche Qualifikation verfügen, die für Prüfungen in Bereichen, für die sie akkreditiert sind, erforderlich ist,

Die Einhaltung dieser Anforderungen wird durch die Akkreditierungsstelle überwacht.

5.3 Beaufsichtigung der akkreditierten Umweltgutachter

5.3.1 Beaufsichtigung akkreditierter Umweltgutachter durch die Stelle, die die Akkreditierung erteilte.

Der akkreditierte Umweltgutachter hat die Akkreditierungsstelle unmittelbar über alle Veränderungen zu unterrichten, die Einfluß auf die Akkreditierung oder den Umfang der Akkreditierung haben.

In regelmäßigen Abständen und mindestens alle 12 Monate ist sicherzustellen, daß der akkreditierte Umweltgutachter weiterhin den Akkreditierungsanforderungen entspricht; zu diesem Zweck ist die Qualität der vorgenommenen Prüfungen zu kontrollieren. Die Beaufsichtigung kann anhand von Fragebogen erfolgen, durch Prüfung der von den Umweltgutachtern validierten Umwelterklärungen und der erstellten Prüfberichte oder durch Beobachtung des Gutachters bei seiner Arbeit. Der Umfang der Beaufsichtigung sollte sich an den Tätigkeiten des Gutachters orientieren.

Entscheidungen über die Beendigung oder vorübergehende Aufhebung der Akkreditierung oder die Einschränkung des Umfangs der Akkreditierung werden von der Akkreditierungsstelle erst getroffen, nachdem der akkreditierte Umweltgutachter die Möglichkeit hatte, hierzu Stellung zu nehmen.

5.3.2 Beaufsichtigung akkreditierter Umweltgutachter durch die Akkreditierungsstelle des Mitgliedstaates, in dem die Prüfung stattfindet.

Ein Umweltgutachter, der in einem Mitgliedstaat akkreditiert ist, teilt vor der Aufnahme von Gutachtertätigkeiten in einem anderen Mitgliedstaat der Akkreditierungsstelle dieses Mitgliedstaates spätestens vier Wochen im voraus folgendes mit:

- Einzelheiten seiner Akkreditierung sowie gegebenenfalls die Zusammensetzung des Teams
- Ort und Zeit der Prüfung; Anschrift und Ansprechpartner der Organisation, gegebenenfalls Maßnahmen zur Erweiterung rechtlicher und linguistischer Kenntnisse.

Diese Mitteilung ist vor jeder Prüfung erneut zu übermitteln.

Die Akkreditierungsstelle stellt keine sonstigen Anforderungen, die das Recht des Umweltgutachters einschränken würden, in einem anderen Mitgliedstaat tätig zu werden als dem, in dem ihm die Akkreditierung erteilt wurde. Ferner wird sie das Mitteilungsverfahren nicht dazu nutzen, die Aufnahme der Gutachtertätigkeit zu verzögern. Jegliche Schwierigkeiten, den Umweltgutachter an dem angegebenen Datum zu kontrollieren, sind angemessen zu begründen.

Wenn die kontrollierende Akkreditierungsstelle mit der Qualität der vom Umweltgutachter ausgeführten Arbeiten nicht zufrieden ist, wird der Kontrollbericht dem betreffenden Umweltgutachter, der Stelle, die die Akkreditierung erteilte, der Stelle, die für die geprüfte Organisation zuständig ist, und dem Forum der Akkreditierungsstellen zugeleitet.

5.4 Aufgaben der Umweltgutachter

5.4.1 Aufgabe des Umweltgutachters ist es, unbeschadet der Aufsichts- und Regelungsbefugnisse des betreffenden Mitgliedstaats folgendes zu überprüfen:

- a) die Einhaltung aller Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere in bezug auf die erste Umweltprüfung, das Umweltmanagementsystem, das Programm für die Umweltbetriebsprüfung und die Umwelterklärung,
- b) die Zuverlässigkeit der Daten und Informationen:
 - der Umwelterklärung (Anhang III Punkt 3.2 und 3.3),
 - der Auszüge aus der Umwelterklärung (Anhang III Punkt 3.4),
 - der Umweltinformationen (Artikel 8.3).

Der Umweltgutachter untersucht mit der erforderlichen fachlichen Sorgfalt die technische Eignung der ersten Umweltprüfung bzw. der Umweltbetriebsprüfung oder anderer von der Organisation angewandter Verfahren, wobei er auf jede unnötige Doppelarbeit verzichtet.

5.4.2 Bei der ersten Prüfung untersucht der Umweltgutachter insbesondere, ob die Organisation folgende Anforderungen erfüllt:

- sie verfügt über ein voll einsatzfähiges Umweltmanagementsystem gemäß Anhang I,
- es besteht ein Programm für die Betriebsprüfung gemäß Anhang II, dessen Planung abgeschlossen und das bereits angelaufen ist (die Tätigkeit mit dem höchsten Umweltrisiko muß zumindest einer Umweltbetriebsprüfung unterzogen worden sein),
- eine Überprüfung durch die Leitung der Organisation wurde abgeschlossen,
- es wurde eine Umwelterklärung gemäß Anhang III Punkt 3.2 erstellt.

5.4.3 Einhaltung der Rechtsvorschriften

Der Umweltgutachter sollte feststellen, ob die Organisation über die nötigen Verfahren verfügt, um Einzelaspekte oder Tätigkeiten kontrollieren zu können, die unter einschlägiges gemeinschaftliches oder einzelstaatliches Recht fallen, und ob diese Verfahren ausreichen, um die Einhaltung dieser Vorschriften zu gewährleisten. Bei der Betriebsprüfung soll insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß dank der geschaffenen Verfahren die Einhaltung von Rechtsvorschriften sichergestellt werden kann.

Der Umweltgutachter sollte die Umwelterklärung nicht validieren, wenn er während der Überprüfung, beispielsweise bei Stichproben, feststellt, daß die Organisation Rechtsvorschriften nicht einhält.

5.4.4 Beschreibung der Organisation

Bei der Prüfung des Umweltmanagementsystems und der Validierung der Umwelterklärung hat der Umweltgutachter dafür zu sorgen, daß die einzelnen Bestandteile der Organisation eindeutig beschrieben sind und diese Beschreibung der tatsächlichen Aufteilung der Aufgaben entspricht. Die Umwelterklärung muß die verschiedenen Teile der Organisation umfassen, für die EMAS gilt.

5.5 Bedingungen für die Ausübung der Gutachtertätigkeiten

5.5.1 Der Umweltgutachter übt seine Tätigkeit auf der Grundlage einer schriftlichen Vereinbarung mit der Organisation aus. Diese Vereinbarung legt den Gegenstand und den Umfang der Arbeiten fest und gibt dem Umweltgutachter die Möglichkeit, professionell und unabhängig zu handeln. Sie verpflichtet die Organisation zur Zusammenarbeit im jeweils erforderlichen Umfang.

5.5.2 Die Prüfung umfaßt die Einsichtnahme in die Unterlagen, einen Besuch bei der Organisation, bei dem insbesondere Gespräche mit dem Personal zu führen sind, die Erstellung eines Berichts für die Leitung der Organisation und die Klärung der in diesem Bericht aufgeworfenen Fragen.

5.5.3 Die vor dem Besuch einzusehenden Unterlagen umfassen die grundlegenden Informationen über die Organisation und ihre Tätigkeiten, die Umweltpolitik und das Umweltprogramm, die Beschreibung des Umweltmanagementsystems am Standort, Einzelheiten der vorangegangenen Umweltprüfung bzw. der vorangegangenen Umweltbetriebsprüfung, den Bericht über diese Prüfung und über etwaige anschließend getroffene Korrekturmaßnahmen und den Entwurf einer Umwelterklärung.

5.5.4 Der Umweltgutachter erstellt einen Bericht für die Leitung der Organisation. Dieser beschreibt:

- a) alle für die Arbeit des Umweltgutachters relevanten Fragen,
- b) die Ausgangssituation der Organisation im Hinblick auf die Anwendung eines Umweltmanagementsystems,
- c) generell Verstöße gegen diese Verordnung und insbesondere
 - technische Mängel, die bei der Umweltprüfung, der Umweltbetriebsprüfung, dem Umweltmanagementsystem oder allen sonstigen relevanten Verfahren aufgetreten sind;
 - Einwände gegen den Entwurf der Umwelterklärung sowie Einzelheiten der Änderungen oder Zusätze, die in die Umwelterklärung aufgenommen werden sollten,
- d) einen Vergleich mit den früheren Umwelterklärungen und die Bewertung des betrieblichen Umweltschutzes der Organisation.

5.6 Häufigkeit der Prüfungen

Der Umweltgutachter validiert mindestens alle 12 Monate sämtliche aktualisierten Informationen der Umwelterklärung. Ferner erstellt er in Zusammenarbeit mit der Organisation ein Programm, durch das sichergestellt wird, daß alle für die Eintragung in EMAS erforderlichen Elemente spätestens innerhalb von 36 Monaten validiert werden. Die Häufigkeit der Besuche des Umweltgutachters bei der Organisation sollte unter Berücksichtigung der Leitlinien der Kommission festgelegt werden.

ANHANG VI

UMWELTASPEKTE**6.1 Allgemeines**

Bei der Beschreibung der signifikanten Umweltauswirkungen berücksichtigt die Organisation alle Umweltaspekte ihrer Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen und entscheidet dann auf der Grundlage von Kriterien, die sie selbst festgelegt hat, welche Umweltaspekte signifikante Auswirkungen haben.

Dabei sind sowohl direkte als auch indirekte Umweltaspekte der Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen der Organisation zu berücksichtigen.

6.2 Direkte Umweltaspekte

Diese betreffen Tätigkeiten der Organisation, deren Ablauf sie kontrolliert, die in der Organisation selbst stattfinden und die u. a. folgende Auswirkungen haben:

- a) Emissionen in die Atmosphäre,
- b) Ableitungen in Gewässer,
- c) Abfallaufkommen,
- d) Kontaminierung von Böden,
- e) Nutzung von natürlichen Ressourcen und Rohstoffen (einschließlich Energie),
- f) lokale Phänomene (Lärm, Erschütterungen, Gerüche, ästhetische Beeinträchtigung usw.),
- g) Verkehr (sowohl im Hinblick auf Waren und Dienstleistungen als auch auf die Angestellten).

Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen dieser Tätigkeiten berücksichtigt die Organisation nicht nur die normalen Betriebsbedingungen, sondern auch die Bedingungen bei Aufnahme bzw. Abschluß der Tätigkeiten sowie Notfallsituationen, mit denen realistischerweise gerechnet werden muß. Dabei fließen Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen der Vergangenheit, der Gegenwart sowie der Planung ein.

6.3 Indirekte Umweltaspekte

Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen einer Organisation können auch zu signifikanten Umweltauswirkungen führen, die die Organisation nicht kontrollieren kann oder die erst in einer bestimmten Entfernung auftreten.

Diese umfassen u. a.

- a) produktbezogene Auswirkungen (Design, Verpackung, Transport, Verwendung und Wiederverwertung/Entsorgung von Abfall),
- b) Kapitalinvestitionen, Kreditvergabe und Versicherungsdienstleistungen,
- c) neue Märkte,
- d) Auswahl und Zusammensetzung von Dienstleistungen (z. B. Verkehr oder Gaststättengewerbe),
- e) Verwaltungs- und Planungsentscheidungen,
- f) Zusammensetzung des Produktangebots.

Zusätzlich müssen Organisationen in der Lage sein zu demonstrieren, daß signifikante Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit ihrem Beschaffungswesen betrachtet wurden und daß diese signifikanten Umweltauswirkungen im Managementsystem berücksichtigt wurden.

Umweltaspekte spielen im Rahmen des Umweltprogramms, des Umweltmanagementsystems und der Umweltbetriebsprüfung insofern eine Rolle, als die Organisation die Ziele selbst festsetzt.

Bei der Bewertung dieser indirekten Umweltaspekte sollte die Organisation prüfen, inwiefern sie diese Aspekte beeinflussen kann und welche Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen möglich sind.

6.4 Signifikanz der Auswirkungen

Die Organisation muß Kriterien festlegen, anhand derer bewertet werden kann, wie signifikant die Umweltaspekte ihrer Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen sind. Dies erfordert keine detaillierte Analyse des Lebenszyklus, aber die von der Organisation festgelegten Kriterien sollten umfassend und reproduzierbar sein und unabhängig nachgeprüft werden können.

Die Bewertung der Signifikanz der Umweltaspekte sollte unter anderem folgende Elemente umfassen:

- a) Beschreibung der Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen der Organisation und deren spezifische Umweltaspekte sowie der Art der Auswirkungen der einzelnen Umweltaspekte;
 - b) Sammlung von Informationen über die Umweltbedingungen, um festzustellen, welche Tätigkeiten, Produkte und Dienstleistungen der Organisation Auswirkungen auf bestimmte Umweltbedingungen haben können;
 - c) Auswertung der vorhandenen Daten über den Material- und Energieeinsatz, Ableitungen, Abfälle und Emissionen im Hinblick auf die damit verbundene Umweltgefahr;
 - d) Einholung der Standpunkte der interessierten Kreise und Verwendung dieser Informationen bei der Beschreibung der signifikanten Umweltaspekte der Organisation;
 - e) Beschreibung der regulierten Umwelttätigkeiten der Organisation, für die von der Organisation wahrscheinlich Informationen gesammelt wurden;
 - f) Beschreibung der Beschaffungstätigkeiten mit signifikanten direkten und indirekten Umweltauswirkungen;
 - g) Prüfung von Design, Entwicklung, Herstellung, Verteilung, Kundendienst, Verwendung, Wiederverwendung und Entsorgung der Produkte der Organisation;
 - h) Beschreibung der Tätigkeiten der Organisation mit den signifikantesten Umweltkosten, Umweltnutzen oder anderen finanziellen Auswirkungen.
-

ANHANG VII

UMWELTPRÜFUNG

7.1 Allgemeines

Eine Organisation, die nicht mit einem gemäß Artikel 9 anerkannten Umweltmanagementsystem arbeitet, muß ihr Umweltverhalten zunächst in einer Umweltprüfung analysieren. Die gesamten Umweltaspekte der Organisation sollen dann als Grundlage für die Schaffung eines Umweltmanagementsystems dienen.

7.2 Anforderungen

Bei der Prüfung sind vier Schlüsselbereiche zu berücksichtigen:

- a) Rechts- und Verwaltungsvorschriften;
- b) Beschreibung aller signifikanten Umweltaspekte;
- c) Analyse aller angewandten Techniken und Verfahren des Umweltmanagements;
- d) Bewertung der Reaktionen auf frühere Vorfälle.

Dabei sind sowohl die normalen als auch außergewöhnliche Betriebsbedingungen in der Organisation sowie mögliche Notfälle zu berücksichtigen.

Für eine Umweltprüfung bieten sich je nach Art der Tätigkeiten folgende Elemente an: Checklisten, Interviews, Besichtigungen und Messungen vor Ort, Ergebnisse früherer Betriebsprüfungen oder anderer Prüfungen.

Bei der Beschreibung der signifikanten Umweltaspekte der Tätigkeiten in den einzelnen Betriebseinheiten sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- a) Emissionen in die Atmosphäre;
- b) Ableitungen in Gewässer;
- c) Abfallaufkommen;
- d) Kontaminierung von Böden;
- e) Nutzung von Rohstoffen und natürlichen Ressourcen;
- f) sonstige Umwelt- und Gemeinschaftsfragen, die auf lokaler Ebene eine Rolle spielen.

Dabei sind die normalen Betriebsbedingungen zu berücksichtigen, die Bedingungen bei Aufnahme bzw. Abschluß der Tätigkeiten sowie realistischerweise zu erwartende signifikante Umweltauswirkungen von wahrscheinlich eintretenden Situationen oder Notfallsituationen.

Zu beschreiben sind signifikante Umweltaspekte im Zusammenhang mit Tätigkeiten, Produkten und Dienstleistungen; es wird nicht die Absicht verfolgt, eine detaillierte Analyse des Lebenszyklus zu verlangen. Die Organisationen brauchen nicht jedes Produkt, jeden Bestandteil oder jeden Rohstoffeinsatz zu bewerten. Sie können Kategorien von Tätigkeiten, Produkten oder Dienstleistungen auswählen, um die Aspekte zu beschreiben, die am wahrscheinlichsten signifikante Auswirkungen haben.

ANHANG VIII

BEI DER EINTRAGUNG ERFORDERLICHE INFORMATIONEN

Mindestanforderungen

Name der Organisation:

Anschrift der Organisation:

Ansprechpartner:

NACE-Code der Tätigkeit:

Anzahl der Arbeitnehmer:

Name des Umweltgutachters:

Akkreditierungsnummer:

Gegenstand und Umfang der Akkreditierung:

Datum der nächsten Umwelterklärung:

Bezeichnung und Möglichkeiten der Kontaktaufnahme mit der für die Organisation zuständigen vollziehenden Behörde:

.....

Geschehen zu am 199

.....

Unterschrift des Vertreters
der Organisation

Gänderter Vorschlag für eine Entscheidung des Rates für ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft für den Katastrophenschutz ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/02)

KOM(1999) 400 endg. — 98/0354(CNS)

(Gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 30. Juli 1999)

⁽¹⁾ ABl. C 28 vom 3.2.1999, S. 29.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

Unverändert

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 308,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die seit 1985 gemeinschaftlich auf diesem Gebiet durchgeführten Aktionen, um schrittweise eine Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten aufzubauen. Die seit 1987 verabschiedeten Entschliefungen ⁽¹⁾ sowie die Entscheidung des Rates vom 19. Dezember 1997 ⁽²⁾ über ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft für den Katastrophenschutz bilden die Grundlage für diese Zusammenarbeit.

(2) Die von der Gemeinschaft zur Umsetzung des Programms ergriffenen Einzelmaßnahmen tragen bei natur- oder technologiebedingten Katastrophen zum Schutz von Personen, Gütern und der Umwelt bei.

(3) In dem von der Kommission vorgelegten Aktionsprogramm der Gemeinschaft für Umweltpolitik und Maßnahmen für eine dauerhafte Entwicklung ⁽³⁾ ist vorgesehen, daß die Gemeinschaft den Bereichen Katastrophenschutz und Soforthilfe bei Umweltkatastrophen größeres Gewicht beimißt. Das Programm stellt außerdem die Forderung auf, daß dabei auch die wissenschaftliche Forschung und technologische Entwicklung berücksichtigt werden.

(1) Die seit 1985 gemeinschaftlich auf diesem Gebiet durchgeführten Aktionen müssen fortgeführt und ausgeweitet werden, um schrittweise eine umfassendere, wirksamere und fortschrittlichere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten aufzubauen. Die seit 1987 verabschiedeten Entschliefungen ⁽¹⁾ sowie die Entscheidung des Rates vom 19. Dezember 1997 ⁽²⁾ über ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft für den Katastrophenschutz bilden die Grundlage für diese Zusammenarbeit.

(2) Die von der Gemeinschaft zur Umsetzung des Programms ergriffenen Einzelmaßnahmen tragen bei natur- oder technologiebedingten Katastrophen zum Schutz von Personen, Gütern und der Umwelt bei, und zu einem rationalerem Umgang mit der Natur, so daß in Zukunft viele Katastrophen, wie z. B. Überschwemmungen, verhindert werden können.

Unverändert

⁽¹⁾ ABl. C 176 vom 4.7.1987, S. 1; ABl. C 44 vom 23.2.1989, S. 3; ABl. C 315 vom 14.12.1990, S. 1; ABl. C 313 vom 10.11.1994, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 8 vom 14.1.1998, S. 20.

⁽³⁾ ABl. C 138 vom 17.5.1993, S. 5.

⁽¹⁾ ABl. C 176 vom 4.7.1987, S. 1; ABl. C 44 vom 23.2.1989, S. 3; ABl. C 315 vom 14.12.1990, S. 1; ABl. C 313 vom 10.11.1994, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 8 vom 14.1.1998, S. 20.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- | | |
|---|---|
| <p>(4) Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm für Hilfsmaßnahmen wird dazu beitragen, die Zusammenarbeit in diesem Bereich noch wirksamer zu gestalten. Einem solchen Programm sollten weitgehend die in diesem Bericht bereits gewonnenen Erfahrungen zugrunde gelegt werden.</p> <p>(5) Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip unterstützt und ergänzt die gemeinschaftliche Zusammenarbeit die einzelstaatlichen Maßnahmen im Bereich des Katastrophenschutzes, um ihre Wirksamkeit zu erhöhen. Der Austausch von Erfahrungen und die gegenseitige Hilfeleistung werden dazu beitragen, die Zahl der Todesopfer und Verletzten sowie die Schäden für Wirtschaft und Umwelt in der gesamten Gemeinschaft zu verringern.</p> <p>(6) Die isolierten und am äußersten Rand der Union gelegenen Regionen weisen im Hinblick auf ihre Geographie, ihr Terrain, ihre Gesellschaft und Wirtschaft Besonderheiten auf, die sich nachteilig auswirken und die Bereitstellung von Hilfsleistungen im Katastrophenfall erschweren.</p> <p>(7) Dieses Aktionsprogramm der Gemeinschaft dient der Transparenz sowie der Konsolidierung und Stärkung der Maßnahmen, mit denen die Ziele des EG-Vertrags auch in Zukunft erreicht werden sollen.</p> <p>(8) Maßnahmen, die der Verhütung von Gefahren und Schäden sowie der Information und Vorbereitung der für Katastrophenschutz in den Mitgliedstaaten zuständigen Stellen dienen, sind wichtig, damit diese Stellen für ihre Aufgaben besser gerüstet sind. Ebenso wichtig sind Gemeinschaftsmaßnahmen, mit denen die Techniken und Verfahren für Interventionen während und nach Katastrophen verbessert werden können.</p> <p>(9) Es ist ferner wichtig, Maßnahmen zu ergreifen, die sich an die breite Öffentlichkeit richten, damit die europäischen Bürger sich selbst wirksamer schützen können.</p> <p>(10) Ein beratender Ausschuß wird die Kommission bei der Durchführung des Aktionsprogramms unterstützen.</p> <p>(11) Mit dieser Entscheidung wird das mit der Ratsentscheidung vom 19. Dezember 1997 verabschiedete Aktionsprogramm, dessen Laufzeit am 31. Dezember 1999 endet, zum 1. Januar 2000 fortgesetzt.</p> <p>(12) Der Vertrag enthält Befugnisse für die Annahme dieser Entscheidung nur in Artikel 308 —</p> | <p>(4) Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm für Hilfsmaßnahmen wird dazu beitragen, die Zusammenarbeit in diesem Bereich noch wirksamer zu gestalten. Einem solchen Programm sollten weitgehend die in diesem Bericht bereits gewonnenen Erfahrungen zugrunde gelegt und weiter ausgebaut werden.</p> <p>(5) Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip unterstützt und ergänzt die gemeinschaftliche Zusammenarbeit die einzelstaatlichen Maßnahmen im Bereich des Katastrophenschutzes, um ihre Wirksamkeit zu erhöhen. Der Austausch von Erfahrungen und die gegenseitige Hilfeleistung werden dazu beitragen, die Zahl der Todesopfer und Verletzten, Sachschäden sowie die Schäden für Wirtschaft und Umwelt in der gesamten Gemeinschaft zu verringern, um den Zielen des gesellschaftlichen Zusammenhalts, der Solidarität und der Unionsbürgerschaft mehr Geltung zu verschaffen.</p> <p>Unverändert</p> <p>Unverändert</p> <p>(9) Es ist ferner wichtig, Maßnahmen zu ergreifen, die sich an die breite Öffentlichkeit richten, damit die europäischen Bürger sich selbst wirksamer schützen können. Sie sollten sich der gemeinsamen Verantwortung und der Gesundheits- und Umweltprobleme bewußt sein.</p> <p>Unverändert</p> |
|---|---|

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN —

Artikel 1

(1) Für den Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2004 wird ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft für den Katastrophenschutz, (im folgenden „Programm“ genannt) eingerichtet.

(2) Das Programm soll die Maßnahmen der Mitgliedstaaten auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zum Schutz von Personen, Gütern und der Umwelt natur- und technologiebedingten Katastrophen unterstützen, ergänzen. Ziel ist auch, die Zusammenarbeit, und die gegenseitige Hilfe zwischen den Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet zu fördern.

Artikel 2

- (1) Die Kommission führt das Aktionsprogramm durch.
- (2) Ein Plan für die Durchführung des Programms wird — unter anderem anhand der Angaben, welche die Mitgliedstaaten der Kommission übermitteln — nach dem Verfahren des Artikels 4 für drei Jahre festgelegt und jährlich überprüft. Bei Bedarf kann die Kommission zusätzliche, nicht im Programm vorgesehene Maßnahmen ergreifen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind anhand der festgelegten Prioritäten und der verfügbaren finanziellen Mittel zu bewerten.
- (3) Die Maßnahmen des Programms und die Regelungen für eine finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft sind im Anhang enthalten.

Artikel 3

- (1) Im Plan für die Durchführung des Programms wird festgelegt, welche Einzelmaßnahmen zu treffen sind.
- (2) Die Einzelmaßnahmen werden vorrangig anhand folgender Kriterien ausgewählt:
- a) Beitrag zur Vermeidung der Gefährdung und Schädigung von Personen und Gütern sowie der Umwelt im Fall von natur- und technologiebedingten Katastrophen;
 - b) Beitrag zur besseren Vorbereitung der Stellen, die in den Mitgliedstaaten für den Katastrophenschutz sind, um deren Interventionspotential bei Katastrophen zu steigern;

Artikel 1

(1) Für den Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2004 wird ein Aktionsprogramm der Gemeinschaft für den Katastrophenschutz, einschließlich Umweltkatastrophen (im folgenden „Programm“ genannt) eingerichtet.

(2) Das Programm soll die Maßnahmen der Mitgliedstaaten auf nationaler, überregionaler, regionaler und lokaler Ebene für die Verhütung und zum Schutz von Personen, Gütern und der Umwelt bei drohenden oder eingetretenen natur- und technologiebedingten Katastrophen unterstützen, ergänzen und verstärken. Ziel ist auch, die Zusammenarbeit, den Erfahrungsaustausch und die gegenseitige Hilfe zwischen den Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet zu fördern.

Unverändert

- b) Beitrag zur besseren Vorbereitung der Stellen, die auf allen Ebenen in den Mitgliedstaaten für den Katastrophenschutz primär und direkt verantwortlich sind, um deren Interventionspotential bei Katastrophen zu steigern;

Aufdeckung und Erfassung der unmittelbaren Ursachen von Katastrophen und Veröffentlichung der Schlußfolgerungen dieser Studien;

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

- c) Beitrag zur Verbesserung der Techniken und Verfahren für und Einsätze während und nach Katastrophenereignissen;
- d) Unterstützung für die Information, Ausbildung und Sensibilisierung der Öffentlichkeit, damit sich die Bürger selbst wirksamer schützen können.
- (3) Jede Einzelmaßnahme wird in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen, regionalen und lokalen Stellen in den Mitgliedstaaten durchgeführt.
- (4) Mit diesem Programm wird angestrebt, die Ziele des Katastrophenschutzes in andere Politikfelder und Maßnahmen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten, möglichst einzubeziehen.
- (5) Bei jeder Maßnahme werden die Ergebnisse der gemeinschaftlichen und der einzelstaatlichen Forschung auf den betreffenden Gebieten berücksichtigt.

Artikel 4

- (1) Bei der Durchführung des Programms wird die Kommission von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
- (2) Der Vertreter der Kommission legt dem Ausschuß den Entwurf der vorgesehenen Maßnahmen vor. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf — bei Bedarf per Abstimmung — innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.
- (3) Die Stellungnahme wird im Sitzungsbericht festgehalten; jeder Mitgliedstaat kann außerdem darauf bestehen, daß seine Position in den Sitzungsbericht aufgenommen wird.
- (4) Die Kommission trägt der Stellungnahme des Ausschusses so weit wie möglich Rechnung und unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seiner Stellungnahme gefolgt ist.
- (5) Die Kommission kann den beratenden Ausschuß für Katastrophenschutz ferner mit jeder anderen Frage aus diesem Bereich befassen.

Artikel 5

Die Kommission überprüft nach der Hälfte der Laufzeit und vor Ablauf des Programms seine Durchführung und legt dem Rat und dem Europäischen Parlament zum 30. September 2002 bzw. zum 31. März 2004 einen Bericht vor.

Artikel 6

Diese Entscheidung tritt zum 1. Januar 2000 in Kraft.

Artikel 7

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- c) Beitrag zur Verbesserung der Techniken und Verfahren für die Vorhersage und Einsätze während und nach Katastrophenereignissen mit Hilfe von Pilotprojekten;

Unverändert

- (4) Mit diesem Programm wird angestrebt, die Ziele des Katastrophenschutzes in andere Politikfelder und Maßnahmen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten, vor allem in die Umweltverträglichkeitsprüfung von Anlagen, möglichst einzubeziehen.

Unverändert

ANHANG

REGELUNGEN FÜR DEN GEMEINSCHAFTSBEITRAG ⁽¹⁾

URSPRÜNGLICHE TABELLE

Maßnahme	Finanzierung
<p>A. Kernprojekte von allgemeinem Interesse</p>	
<p>Kernprojekte von allgemeinem Interesse für alle oder einige Mitgliedstaaten, die darauf abgestellt sind, die Interventionsmöglichkeiten bei Katastrophen vor allem unter folgenden Gesichtspunkten zu verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vermeidung; — Vorbereitung; — Intervention; — Wiederherstellung; — Information der Öffentlichkeit, damit sich die Bürger selbst wirksamer schützen können, und angesichts der Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft ein Beitrag zur Sicherheit geleistet wird. 	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 75 % der Gesamtkosten der Maßnahme.</p>
<p>B. Ausbildung</p>	
<p>1. <i>Workshops und Kurse</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Veranstaltung von Workshops oder Ausbildungskursen für hochrangige Sachverständige, Fachleute und Techniker aus den Mitgliedstaaten, damit diese zu ihrem jeweiligen Fachgebiet und den entsprechenden Verfahren und Techniken Erfahrungen austauschen können. Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> — bessere Vorbereitung; — Schaffung der Voraussetzungen für persönliche Kontakte, die im Ernstfall eine effizientere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten ermöglichen. 	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 75 % der Gesamtkosten der Maßnahme bei einem Höchstbetrag von 75 000 EUR pro Maßnahme.</p>
<p>2. <i>Austausch von Sachverständigen und Technikern</i></p>	
<p>Entsendung von Sachverständigen, in einen anderen Mitgliedstaat, damit sie dort Erfahrungen sammeln oder sich ein Urteil über andere Techniken oder Konzepte anderer Katastrophenschutzdienste oder einschlägiger Stellen bilden können.</p>	<p>Übernahme von maximal 75 % der Reise- und Aufenthaltskosten der Sachverständigen und 100 % der Koordinierungskosten des Systems.</p>
<p>Austausch von Sachverständigen, Spezialisten und Technikern mit anderen Mitgliedstaaten, damit sie Kurzlehrgänge geben oder besuchen können.</p>	

⁽¹⁾ Einzelmaßnahmen, die im Rahmen anderer Instrumente der Gemeinschaft förderwürdig sind, werden im Rahmen dieses Programms nicht gefördert.

Maßnahme	Finanzierung
<p>3. <i>Übungen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Die Übungen sollen dem Vergleich von Methoden dienen und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und den nationalen Katastrophenschutzstellen fördern, um vor allem die Effizienz zu verbessern und um im Ernstfall schneller handeln zu können.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 50 % der Kosten für die Teilnahme von Beobachtern aus anderen Mitgliedstaaten und für die Veranstaltung der zugehörigen Workshops, die Vorbereitung der Übung und den Abschlußbericht, usw.</p>
<p>C. Sonstige Maßnahmen</p>	
<p>1. <i>Pilotprojekte</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p> <p>Die Projekte sind darauf abgestellt, bereits zu Beginn einer Krise besser und schneller in den verschiedenen Regionen der Mitgliedstaaten intervenieren zu können. Mit diesen Projekten sollen vor allem die Mittel, Techniken und Verfahren auch in abgelegenen Gebieten und Randregionen verbessert werden. Sie sollten so ausgelegt sein, daß sie für alle oder einige Mitgliedstaaten von Interesse sind und die größtmögliche gemeinschaftsweite Verbreitung finden.</p> <p>Multinationale Projekte sollten besonders gefördert werden.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 50 % der Gesamtkosten jedes Pilotprojekts bei einem Höchstbetrag von 200 000 EUR je Projekt.</p>
<p>2. <i>Begleitmaßnahmen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Begleitmaßnahmen für die Behandlung besonderer Aspekte des Katastrophenschutzes ⁽²⁾.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 50 % der Gesamtkosten jeder Aktion bei einem Höchstbetrag von 30 000 EUR je Maßnahme.</p>
<p>3. <i>Konferenzen und Veranstaltungen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Konferenzen und sonstige Veranstaltungen zum Katastrophenschutz, an denen mehrere Mitgliedstaaten teilnehmen und die einem breiten Publikum offenstehen.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 30 % der Gesamtkosten bei einem Höchstbetrag von 50 000 EUR je Maßnahme.</p>
<p>4. <i>Information und sonstige Maßnahmen</i></p> <p>Verbreitung von Informationen, Veröffentlichungen und Herstellung von Ausstellungsmaterial über die gemeinschaftsweite Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes. Sonstige Maßnahmen mit dem Ziel, die Ergebnisse von Katastrophenschutzmaßnahmen anhand von Statistiken und Wirtschaftsanalysen auszuwerten. Bewertung des Programms.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: 100 % der Kosten.</p>
<p>D. Mobilisierung von Sachverständigen</p>	
<p>Mobilisierung von Sachverständigen, um die Vorkehrungen, die in den Mitgliedstaaten oder in einem Drittland von den entsprechenden Stellen bei natur- oder technologiebedingten Katastrophen getroffen werden, zu verstärken.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: 100 % der Kosten für Dienstreisen von Sachverständigen.</p>

⁽¹⁾ Förderwürdig sind nur Maßnahmen, die für alle oder eine große Zahl von Mitgliedstaaten von Interesse sind.

⁽²⁾ Die förderwürdigen Maßnahmen müssen den jährlich vom Verwaltungsausschuß festgelegten Prioritäten genügen.

GEÄNDERTE TABELLE

Maßnahme	Finanzierung
<p>A. Kernprojekte von allgemeinem Interesse</p> <p>Kernprojekte von allgemeinem Interesse für alle oder einige Mitgliedstaaten, die darauf abgestellt sind, die Interventionsmöglichkeiten bei Katastrophen vor allem unter folgenden Gesichtspunkten zu verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vermeidung; — Vorbereitung; — Intervention; — Wiederherstellung; — Information der Öffentlichkeit, damit sich die Bürger selbst wirksamer schützen können, und angesichts der Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft ein Beitrag zur Sicherheit geleistet wird. 	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 75 % der Gesamtkosten der Maßnahme.</p>
<p>B. Ausbildung</p> <p>1. <i>Workshops und Kurse</i> (1)</p> <p>Veranstaltung von Workshops oder Ausbildungskursen für hochrangige Sachverständige, Fachleute und Techniker aus den Mitgliedstaaten, auf lokaler, regionaler oder überregionaler Ebene damit diese zu ihrem jeweiligen Fachgebiet und den entsprechenden Verfahren und Techniken Erfahrungen austauschen können. Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> — bessere Vorbereitung; — Schaffung der Voraussetzungen für persönliche Kontakte, die im Ernstfall eine effizientere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten ermöglichen. 	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 75 % der Gesamtkosten der Maßnahme bei einem Höchstbetrag von 75 000 EUR pro Maßnahme.</p>
<p>2. <i>Austausch von Sachverständigen und Technikern</i></p> <p>Entsendung von <u>Katastrophenschutz-Sachverständigen, auch von vollständig in den Katastrophenschutz der Mitgliedstaaten integrierten NRO</u>, in einen anderen Mitgliedstaat, damit sie dort Erfahrungen sammeln oder sich ein Urteil über andere Techniken oder Konzepte anderer Katastrophenschutzdienste oder einschlägiger Stellen bilden können.</p> <p>Austausch von Sachverständigen, Spezialisten und Technikern mit anderen Mitgliedstaaten, damit sie Kurzlehrgänge geben oder besuchen können.</p>	<p>Übernahme von maximal 75 % der Reise- und Aufenthaltskosten der Sachverständigen und 100 % der Koordinierungskosten des Systems.</p>
<p>3. <i>Übungen</i> (1)</p> <p>Die Übungen sollen dem Vergleich von Methoden dienen und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und den nationalen Katastrophenschutzstellen fördern, um vor allem die Effizienz zu verbessern und um im Ernstfall schneller handeln zu können.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 50 % der Kosten für die Teilnahme von Beobachtern aus anderen Mitgliedstaaten und für die Veranstaltung der zugehörigen Workshops, die Vorbereitung der Übung und den Abschlußbericht, usw.</p>

Maßnahme	Finanzierung
<p>C. Sonstige Maßnahmen</p> <p>1. <i>Pilotprojekte</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p> <p>Die Projekte sind darauf abgestellt, bereits zu Beginn einer Krise besser und schneller in den verschiedenen Regionen der Mitgliedstaaten intervenieren zu können. Mit diesen Projekten sollen vor allem die Mittel, Techniken und Verfahren auch in abgelegenen Gebieten und Randregionen verbessert werden. Sie sollten so ausgelegt sein, daß sie für alle oder einige Mitgliedstaaten von Interesse sind und die größtmögliche gemeinschaftsweite Verbreitung finden.</p> <p>Multinationale Projekte sollten besonders gefördert werden.</p> <p>2. <i>Begleitmaßnahmen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Begleitmaßnahmen für die Behandlung besonderer Aspekte des Katastrophenschutzes ⁽²⁾.</p> <p>3. <i>Konferenzen und Veranstaltungen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Konferenzen und sonstige Veranstaltungen zum Katastrophenschutz, an denen mehrere Mitgliedstaaten teilnehmen und die einem breiten Publikum offenstehen.</p> <p>4. <i>Information und sonstige Maßnahmen</i></p> <p>Verbreitung von Informationen, Veröffentlichungen und Herstellung von Ausstellungsmaterial über die gemeinschaftsweite Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes. Sonstige Maßnahmen mit dem Ziel, die Ergebnisse von Katastrophenschutzmaßnahmen anhand von Statistiken und Wirtschaftsanalysen auszuwerten. <u>Bewertung des Programms, sowie Verbreitung von Material auf anderen Ausstellungen und Veranstaltungen, die sich besonders mit der Prävention, der Bedeutung natürlicher Ressourcen, Sicherheitsnormen, der Warnung vor potentiell gefährlichen Situationen, Rettungsplänen und Katastrophensituationen befassen.</u></p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 50 % der Gesamtkosten jedes Pilotprojekts bei einem Höchstbetrag von 200 000 EUR je Projekt.</p> <p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 50 % der Gesamtkosten jeder Aktion bei einem Höchstbetrag von 30 000 EUR je Maßnahme.</p> <p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: maximal 30 % der Gesamtkosten bei einem Höchstbetrag von 50 000 EUR je Maßnahme.</p> <p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: 100 % der Kosten.</p>
<p>D. Mobilisierung von Sachverständigen</p> <p>Mobilisierung von Sachverständigen, um die Vorkehrungen, die in den Mitgliedstaaten oder in einem Drittland von den entsprechenden Stellen bei natur- oder technologiebedingten Katastrophen <u>und Umweltkatastrophen</u> getroffen werden, zu verstärken.</p>	<p>Finanzbeitrag der Gemeinschaft: 100 % der Kosten für Dienstreisen von Sachverständigen.</p>

⁽¹⁾ Förderwürdig sind nur Maßnahmen, die für alle oder eine große Zahl von Mitgliedstaaten von Interesse sind.

⁽²⁾ Die förderwürdigen Maßnahmen müssen den jährlich vom Verwaltungsausschuß festgelegten Prioritäten genügen.

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 88/609/EWG zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(1999) 611 endg. — 98/0225(COD)

(Gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 25. November 1999)

⁽¹⁾ ABl. C 300 vom 29.9.1998, S. 6.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

Unverändert

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 130(s),

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

Unverändert

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c EG-Vertrag,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

(1) Das fünfte Aktionsprogramm auf dem Gebiet des Umweltschutzes ⁽³⁾ nennt als Zielsetzung, daß „die kritischen Belastungen und die Grenzwerte“ bestimmter zur Versauerung führender Schadstoffe wie beispielsweise Schwefeldioxid (SO₂) und Stickoxide (NO_x) „unter keinen Umständen überschritten werden“ dürfen, während die Zielsetzung hinsichtlich der Luftqualität lautet: „Alle Menschen sollten wirksam gegen anerkannte Luftverschmutzungsrisiken geschützt werden.“

Unverändert

(2) Die Richtlinie 88/609/EWG des Rates ⁽⁴⁾ in der Fassung der Richtlinie 94/66/EG ⁽⁵⁾, zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, hat dazu beigetragen, die Emissionen von Großfeuerungsanlagen in die Atmosphäre zu reduzieren und zu kontrollieren.

(3) Die Kommission hat eine Mitteilung über eine Gemeinschaftsstrategie gegen die Versauerung ⁽⁶⁾ veröffentlicht; die Überarbeitung der Richtlinie 88/609/EWG wurde als integraler Bestandteil dieser Strategie.

(3) Die Kommission hat eine Mitteilung über eine Gemeinschaftsstrategie gegen die Versauerung ⁽⁶⁾ veröffentlicht; die Überarbeitung der Richtlinie 88/609/EWG wurde als integraler Bestandteil dieser Strategie mit dem langfristigen Ziel hervorgehoben, die Schwefeldioxid- und Stickoxidemissionen hinreichend zu senken, damit es bei den Rückständen und Konzentrationen nicht zu einer Überschreitung der kritischen Belastungen und Werte kommt.

⁽¹⁾ KOM(98) 415 endg.

⁽²⁾ ABl. C 101 vom 12.4.1999, S. 55.

⁽³⁾ ABl. C 138 vom 17.5.1993, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 336 vom 7.12.1988, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. L 337 vom 24.12.1994, S. 83.

⁽⁶⁾ KOM(97) 88 endg.

⁽⁶⁾ KOM(97) 88 endg.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- (4) Entsprechend dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip kann das Ziel dieser Richtlinie, nämlich zur Versauerung beitragende Emissionen aus Großfeuerungsanlagen zu reduzieren, von Mitgliedstaaten nicht im Alleingang erreicht werden, und ein unkoordiniertes Handeln bietet keine Gewähr für die Erreichung des gewünschten Ziels, während es in Anbetracht der Notwendigkeit, die zur Versauerung beitragenden Emissionen gemeinschaftsweit zu reduzieren, wirksamer ist, auf Gemeinschaftsebene zu handeln; diese Richtlinie beschränkt sich auf die Mindestanforderungen für neue Feuerungsanlagen.
- (5) In der Richtlinie 96/61/EG des Rates ⁽¹⁾ wird ein integriertes Konzept zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung dargestellt, in dem alle Aspekte der Umweltverträglichkeit einer Anlage einer integrierten Betrachtung unterzogen werden; Feuerungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von über 50 MW fallen in den Geltungsbereich der Richtlinie 96/61/EG.
- (6) Die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Richtlinie 88/609/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, sollte als notwendige, nicht aber als hinreichende Bedingung für die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 96/61/EG in bezug auf den Einsatz der besten verfügbaren Techniken angesehen werden; ihre Einhaltung kann strengere Emissionsgrenzwerte, Emissionsgrenzwerte für andere Stoffe und andere Medien sowie weitere angemessene Bedingungen erforderlich machen.
- (7) Im Laufe eines Zeitraums von fünfzehn Jahren sind Erfahrungen beim Einsatz von Verfahren zur Reduzierung von Schadstoffemissionen aus Großfeuerungsanlagen in der Industrie gesammelt worden.
- (8) Anlagen zur Elektrizitätserzeugung haben am Großfeuerungsanlagen Sektor einen bedeutenden Anteil.
- (9) Die Richtlinie 96/92/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 1996 betreffend gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt ⁽²⁾ muß bis zum 19. Februar 1999 umgesetzt werden; dies wird wahrscheinlich eine Verteilung neuer Produktionskapazitäten unter den Neuankömmlingen des Sektors zur Folge haben.
- (10) Die Gemeinschaft hat sich verpflichtet, ihre Kohlendioxidemissionen zu reduzieren; die Kraft-Wärme-Kopplung bietet eine wertvolle Gelegenheit, Gesamteffizienz beim Einsatz von Brennstoffen erheblich zu verbessern.

Unverändert

- (5) In der Richtlinie 96/61/EG des Rates ⁽¹⁾ wird ein integriertes Konzept zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung dargestellt, in dem alle Aspekte der Umweltverträglichkeit einer Anlage einer integrierten Betrachtung unterzogen werden; Feuerungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von über 50 MW fallen in den Geltungsbereich der Richtlinie 96/61/EG. Gemäß Artikel 15 Absatz 3 dieser Richtlinie veröffentlicht die Kommission alle drei Jahre ein Verzeichnis der wichtigsten Emissionen und ihrer Quellen anhand der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen; gemäß Artikel 18 dieser Richtlinie legt der Rat auf Vorschlag der Kommission entsprechend den im Vertrag vorgesehenen Verfahren Emissionsgrenzwerte fest, wenn sich insbesondere aufgrund des Informationsaustauschs gemäß Artikel 16 herausgestellt hat, daß die Gemeinschaft tätig werden muß.

Unverändert

⁽¹⁾ ABL L 257 vom 10.10.1996, S. 26.

⁽²⁾ ABL L 27 vom 30.1.1997, S. 20.

⁽¹⁾ ABL L 257 vom 10.10.1996, S. 26.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- (11) Eine erhebliche Zunahme beim Einsatz von Erdgas zur Elektrizitätserzeugung hat bereits begonnen und wird sich wahrscheinlich auch fortsetzen, insbesondere durch den Einsatz von Gasturbinen.
- (12) In der Entschließung vom 24. Februar 1997 über eine Gemeinschaftsstrategie für die Abfallbewirtschaftung ⁽¹⁾ betont der Rat, daß die Abfallverwertung gefördert werden muß, und er ist der Ansicht, daß angemessene Emissionsnormen für den Betrieb von Einrichtungen, in denen Abfälle verbrannt werden, gelten sollten, damit ein hohes Umweltschutzniveau sichergestellt ist.
- (13) In der Industrie sind Erfahrungen in bezug auf Verfahren und Ausrüstungen zur Messung der wichtigsten von Großfeuerungsanlagen emittierten Schadstoffe gesammelt worden; das Europäische Komitee für Normung (CEN) hat Arbeiten durchgeführt mit dem Ziel, einen Rahmen zur Erreichung vergleichbarer Meßergebnisse innerhalb der Gemeinschaft zu schaffen und für ein hohes Qualitätsniveau solcher Messungen zu sorgen.
- (14) Es ist erforderlich, die Kenntnisse über die Emissionen der wichtigsten Schadstoffe aus Großfeuerungsanlagen zu verbessern; damit sie das Verschmutzungsniveau einer Anlage wirklich wiedergeben, sollten solche Informationen auch mit dem Wissen über den Energieverbrauch der Anlage in Verbindung gebracht werden.
- (15) Die Richtlinie 88/609/EWG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 88/609/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 4 werden die Wörter „nach speziell hierfür entwickelten Verfahren“ gestrichen.
- b) In Nummer 6 werden die Wörter „mit Ausnahme von Hausmüll und giftigen oder gefährlichen Abfällen“ durch folgende Wörter ersetzt „mit Ausnahme von Abfällen bzw. Müll, die in den Geltungsbereich der Richtlinien 89/369/EWG (*), 89/429/EWG (**) und 94/67/EWG (***) des Rates fallen.

(*) ABL. L 163 vom 14.6.1989, S. 32.

(**) ABL. L 203 vom 15.7.1989, S. 50.

(***) ABL. L 365 vom 31.12.1994, S. 34.“

⁽¹⁾ ABL. C 76 vom 11.3.1997, S. 1.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

c) Nummer 7 wird wie folgt geändert:

i) in Unterabsatz 3 werden die folgenden Gedankenstriche angefügt:

- „— technische Geräte, die zum Antrieb von Fahrzeugen, Schiffen oder Flugzeugen eingesetzt werden,
- Gasturbinen, die auf Offshore-Plattformen eingesetzt werden.“

ii) In Unterabsatz 4 werden die Wörter „oder von Gasturbinen“ sowie „unabhängig vom verwendeten Brennstoff“ gestrichen.

d) Folgende Nummern werden angefügt:

„11. ‚Biomasse‘ jeder pflanzliche Stoff als Ganzes und jeder Teil eines pflanzlichen Stoffes, der zur Rückgewinnung seines Energiegehalts verwendet werden kann. Holzabfälle und pflanzliche Abfälle gelten ebenfalls als Biomasse, vorausgesetzt, daß sie nicht in den Geltungsbereich der Richtlinien 89/369/EWG, 89/429/EWG und 94/67/EWG fallen.

12. ‚Gasturbine‘ jede rotierende Maschine, die thermische Energie in mechanische Arbeit umwandelt und hauptsächlich aus einem Kompressor besteht, aus einer Heizvorrichtung, in der Brennstoff oxidiert wird, um das Arbeitsmittel zu heizen, und einer Turbine.“

2. Artikel 3 Absatz 4 wird gestrichen.

3. Artikel 4 Absatz 2 wird gestrichen.

4. In Artikel 5 Nummer 1 wird folgender Satz angefügt:

„Diese Bestimmung gilt nicht für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.“

5. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Für Neuanlagen, für die am oder nach dem 1. Januar 2000 die Genehmigung erteilt wird, stellt die zuständige Behörde sicher, daß dort, wo dies technisch und wirtschaftlich möglich ist, Vorkehrungen für die Anwendung der Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden. Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten dafür, daß die Betreiber nach Möglichkeit Standorte auswählen, wo ein Wärmebedarf besteht.“

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, daß in der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Genehmigung geeignete Maßnahmen für den Fall einer Betriebsstörung oder des Ausfalls der Abgasreinigungsanlage vorgesehen werden. Im Fall einer Betriebsstörung muß die zuständige Behörde insbesondere den Betreiber veranlassen, den Betrieb der Anlage einzuschränken oder gänzlich einzustellen, wenn eine Rückkehr zum normalen Betrieb nicht innerhalb von 24 Stunden erreicht wird, oder aber die Anlage mit einem schadstoffarmen Brennstoff weiterzubetreiben. Auf jeden Fall ist die Betriebsstörung der zuständigen Behörde innerhalb von 48 Stunden zu melden. Unter keinen Umständen darf die Gesamtbetriebsdauer ohne Abgasreinigung innerhalb eines Jahres 120 Stunden übersteigen, außer wenn nach Auffassung der zuständigen Behörde ein vorrangiges Bedürfnis für die Aufrechterhaltung der Energieversorgung gegeben ist.“

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) In Absatz 3 werden die Wörter „während eines kurzen Zeitraums“ durch die Wörter „während eines Zeitraums von nicht mehr als zehn Tagen“ ersetzt.

d) In Absatz 4 werden die Wörter „derartige Fälle“ durch die Wörter „Fälle gemäß Absatz 3“ ersetzt.

7. Artikel 9 Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Statt des in Absatz 2 genannten Emissionsgrenzwerts können als Mittelwert für alle Neuanlagen der Raffinerie und ungeachtet des verwendeten Brennstoffgemischs folgende Emissionsgrenzwerte für Schwefeldioxid angewendet werden:

a) 1 000 mg/Nm³ bei Neuanlagen, für die vor dem 1. Januar 2000 eine Genehmigung erteilt wird,b) 450 mg/Nm³ bei Neuanlagen, für die am oder nach dem 1. Januar 2000 eine Genehmigung erteilt wurde.“

8. Artikel 13 Absätze 2 und 3 werden gestrichen.

9. Dem Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Bei Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird, gelten die Emissionsgrenzwerte als eingehalten, wenn

— kein validierter Tagesmittelwert die einschlägigen Werte nach den Anhängen III bis VII übersteigt,

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG

GEÄNDERTER VORSCHLAG

- kein validierter Stundenmittelwert 200 % der einschlägigen Werte nach den Anhängen III bis VII übersteigt.

Die validierten Mittelwerte werden gemäß Anhang IX Teil A Nummer 6 bestimmt.“

10. Artikel 16 Absatz 3 wird gestrichen.

11. Die Anhänge III bis IX werden nach Maßgabe des Anhangs dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 31. Dezember 2000 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlaß dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 31. Dezember 1999 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Unverändert

ANHANG

1. Dem Anhang III wird folgendes angefügt:

„SO₂-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 6 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

Art der Brennstoffe	50 bis 100 MWth	100 bis 300 MWth	> 300 MWth
Biomasse	200	200	200
Sonstige	850	850 bis 200 (linearer Rückgang)	200“

2. Dem Anhang IV wird folgendes angefügt:

„SO₂-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 3 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

50 bis 100 MWth	100 bis 300 MWth	> 300 MWth
850	850 bis 200 (linearer Rückgang)	200“

3. Dem Anhang V wird folgendes angefügt:

„SO₂-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 3 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

Gasförmige Brennstoffe im allgemeinen	35
Flüssiggas	5
In Koksöfen erzeugte Gase mit niedrigem Heizwert	400
In Hochöfen erzeugte Gase mit niedrigem Heizwert	200“

4. Dem Anhang VI wird folgendes angefügt:

„Feste Brennstoffe

NO_x-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 6 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

Art der Brennstoffe	50 bis 100 MWth	100 bis 300 MWth	> 300 MWth
Biomasse	350	300	300
Sonstige	400	300	200

Flüssige Brennstoffe

NO_x-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 3 %), anzuwenden für Neuanlagen (mit Ausnahme von Gasturbinen), für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

50 bis 100 MWth	100 bis 300 MWth	> 300 MWth
400	300	200

Gasförmige Brennstoffe

NO_x-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 3 %), anzuwenden für Neuanlagen (mit Ausnahme von Gasturbinen), für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

	50 bis 300 MWth	> 300 MWth
Erdgas (Anmerkung 1)	150	100
Sonstige Gase	200	200

Gasturbinen

NO_x-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 15 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird, wobei die folgenden Grenzwerte nur bei einer Last von über 70 % gelten.

	> 50 MWth (thermische Leistung unter ISO-Bedingungen)
Erdgas (Anmerkung 1)	50 (Anmerkung 2)
Flüssige Brennstoffe (Anmerkung 3)	120

Anmerkung 1: Erdgas ist natürlich vorkommendes Methangas mit (nach dem Volumen) nicht mehr als 20 % Inertgasen und sonstigen Bestandteilen.

Anmerkung 2: 75 mg/Nm³ in folgenden Fällen:

- Gasturbinen in Anlagen mit Kraft-Wärme-Kopplung
- Gasturbinentreibkompressoren für die öffentliche Erdgasversorgung.

Für Gasturbinen, die in keine der obengenannten Kategorien gehören, deren Effizienz — unter ISO-Grundlastbedingungen — bei mehr als 35 % liegt, beträgt der Emissionsgrenzwert $50 \cdot \eta / 35$, wobei η die in Prozent ausgedrückte (und unter ISO-Grundlastbedingungen festgelegte) Gasturbineneffizienz ist.

Anmerkung 3: Dieser Emissionsgrenzwert gilt nur für mit Leicht- und Mitteldestillaten befeuerte Gasturbinen.“

5. Dem Anhang VII wird folgendes angefügt:

„Feste Brennstoffe

Staub-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 6 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

50 bis 100 MWth	> 100 MWth
50	30

Flüssige Brennstoffe

Staub-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 3 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

50 bis 100 MWth	> 100 MWth
50	30

Gasförmige Brennstoffe

Staub-Emissionsgrenzwerte, ausgedrückt in mg/Nm³ (O₂-Gehalt: 3 %), anzuwenden für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird.

Im Regelfall	5
Bei Hochofengas	10
Bei anderweitig verwertbaren Gasen der Stahlindustrie	30“

6. Dem Anhang VIII wird folgendes angefügt:

„für Neuanlagen, für die die Genehmigung am oder nach dem 1. Januar 2000 erteilt wird

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

Zur Beachtung:

Anlagen, die 300 mg/Nm³ SO₂ erreichen, sind von der Anwendung des einschlägigen Schwefelabscheidegrads befreit.“

7. Anhang IX wird wie folgt geändert

a) Teil A wird wie folgt geändert:

- i) Im Titel werden die Wörter „von Neuanlagen“ durch die Wörter „von Feuerungsanlagen“ ersetzt.
- ii) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Bis zum 1. Januar 2000 erfolgt die Messung der Konzentrationen von SO₂, Staub, NO_x kontinuierlich bei Neuanlagen mit einer thermischen Nennleistung von 300 MW oder mehr. Die Überwachung von SO₂ und Staub kann jedoch auf Einzelmessungen oder andere geeignete Bestimmungsverfahren beschränkt werden, wenn die Konzentration mit Hilfe dieser Messungen oder Verfahren — die von der zuständigen Behörde überprüft und anerkannt werden müssen — ermittelt werden kann.

Im Fall von anderen Anlagen als den in Unterabsatz 1 genannten können die zuständigen Behörden verlangen, daß kontinuierliche Messungen der drei Schadstoffe durchgeführt werden, wenn sie dies für erforderlich halten. Falls keine kontinuierlichen Messungen vorgeschrieben sind, werden in regelmäßigen Zeitabständen Einzelmessungen oder andere von den zuständigen Behörden anerkannte geeignete Verfahren angewandt, um die in den Abgasen enthaltene Masse der vorstehend genannten Stoffe zu ermitteln.

Ab dem 1. Januar 2000 werden die zuständigen Behörden die kontinuierliche Messung der Konzentrationen von SO₂, NO_x und Staub von jeder Feuerungsanlage verlangen, die einer der folgenden Kategorien zuzuordnen ist:

- neue Feuerungsanlage mit einer thermischen Nennleistung von 100 MW oder mehr,
- sonstige Feuerungsanlage mit einer thermischen Nennleistung von 300 MW oder mehr.

Als Ausnahme von den Bestimmungen des Unterabsatzes 3 sind kontinuierliche Messungen in folgenden Fällen nicht obligatorisch:

- für Feuerungsanlagen mit einer Lebensdauer von weniger als 10 000 Betriebsstunden,
- für SO₂ und Staub aus Gasturbinen, die mit Erdgas oder mit Leicht- und Mitteldestillaten befeuert werden.

Wo kontinuierliche Messungen nicht vorgeschrieben sind, müssen diskontinuierliche Messungen mindestens alle sechs Monate durchgeführt werden. Als Alternative können geeignete Bestimmungsverfahren, die von den zuständigen Behörden überprüft und gebilligt werden müssen, angewandt werden, um die in den Emissionen enthaltenen Mengen an den obengenannten Schadstoffen zu bewerten. Solche Verfahren werden nach den einschlägigen CEN-Normen durchgeführt, sowie solche Normen zur Verfügung stehen.“

iii) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. Die kontinuierlichen Messungen, die gemäß Nummer 1 durchgeführt werden, beinhalten die einschlägigen Verfahrensleistungsparameter wie etwa Sauerstoffgehalt, Temperatur und Druck. Eine fortlaufende Messung des Wasserdampfgehalts der Abgase ist nicht notwendig, vorausgesetzt, daß die Abgasproben getrocknet werden, bevor die Emissionen analysiert werden.

Repräsentative Messungen, also Probenahme und Analyse, einschlägiger Schadstoffe und Verfahrensparameter sowie Referenzmessungsverfahren zur Kalibrierung automatisierter Meßsysteme werden nach CEN-Normen durchgeführt. Solange die CEN-Normen noch nicht ausgearbeitet sind, gelten die nationalen Normen.

Kontinuierliche Meßsysteme unterliegen wenigstens einmal jährlich der Kontrolle durch Parallelmessungen unter Verwendung der Referenzmethoden.“

iv) Folgende Nummern 5 und 6 werden angefügt:

„5. Der Wert des bei den Emissionsgrenzwerten festgesetzten Konfidenzintervalls von 95 % darf folgende Prozentsätze der Emissionsgrenzwerte nicht übersteigen:

Schwefeldioxid	20 %
Stickoxide	20 %
Staub	30 %

6. Die validierten Stunden- und Tagesmittelwerte werden während der effektiven Betriebszeit (mit Ausnahme von Ein- und Abschaltzeiträumen) ermittelt, und zwar auf Grund der gemessenen geltenden Stundenmittelwerte und nach Abzug des Wertes des obengenannten Konfidenzintervalls.

Jeder Tag, an dem mehr als drei Stundenmittelwerte wegen Störung oder Wartung des kontinuierlichen Meßsystems ungültig sind, wird für ungültig erklärt. Werden mehr als zehn Tage im Jahr wegen solcher Situationen für ungültig erklärt, verpflichtet die zuständige Behörde den Betreiber, geeignete Maßnahmen einzuleiten, um die Zuverlässigkeit des kontinuierlichen Überwachungssystems zu verbessern.“

b) Teil B wird wie folgt geändert:

i) Im Titel werden die Wörter „von Neuanlagen“ durch die Wörter „von Feuerungsanlagen“ ersetzt.

ii) In Absatz 1 Satz 1 werden vor den Worten „den zuständigen Behörden“ die Worte „bis 2003“ eingefügt.

iii) Folgende Absätze werden angefügt:

„Die Mitgliedstaaten fertigen 2003 erstmals und dann für jedes folgende Jahr eine Aufstellung der SO₂- und NO_x-Emissionen aus allen Feuerungsanlagen an, deren thermische Nennleistung 50 MW oder mehr beträgt. Die zuständige Behörde erhält für jede Anlage, die unter der Kontrolle eines Betreibers an einem bestimmten Standort betrieben wird, folgende Angaben:

— Jahresgesamtemissionen an SO₂, NO_x und Staub (als Schwebstoffe insgesamt),

— Gesamtenergieinput, in bezug gesetzt zum Nettobrennwert, aufgeschlüsselt in fünf Brennstoffkategorien: Biomasse, andere feste Brennstoffe, flüssige Brennstoffe, Erdgas, sonstige Gase.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse dieser Aufstellung wird alle drei Jahre jeweils binnen zwölf Monaten nach Ende des dreijährigen Berichtszeitraums der Kommission übermittelt. Die Jahresaufstellungen zu den einzelnen Anlagen werden der Kommission auf Anfrage zur Verfügung gestellt.“

c) Teil C wird wie folgt geändert:

i) In Nummer 1 werden nach den Worten „für jedes folgende Jahr“ die Worte „bis und einschließlich 2003“ eingefügt.

ii) In Nummer 2 wird Unterabsatz 2 gestrichen.

**Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu der
Regelung Nr. 13-H der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Ge-
nehmigung von Personenkraftwagen hinsichtlich der Bremsen**

(2000/C 212 E/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(1999) 660 endg. — 1999/0263(AVC)

(Von der Kommission vorgelegt am 10. Dezember 1999)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf den Beschluß 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden ⁽¹⁾ („Geändertes Übereinkommen von 1958“), insbesondere auf die Artikel 3 Absatz 3 und 4 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Durch die einheitlichen Bestimmungen der Regelung Nr. 13-H der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung von Personenkraftwagen

hinsichtlich der Bremsen sollen zwischen den Vertragsparteien die technischen Handelshemmnisse bei Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Bremsen beseitigt und zugleich ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz gewährleistet werden.

(2) Die Regelung Nr. 13-H wurde den Vertragsparteien notifiziert und tritt für alle Vertragsparteien zu dem darin angegebenen Zeitpunkt als in dem Verzeichnis im Anhang des Geänderten Übereinkommens von 1958 aufgeführte Regelung in Kraft, es sei denn, die Vertragsparteien haben mitgeteilt, daß sie der Regelung nicht zustimmen.

(3) Diese Regelung soll in das Typgenehmigungssystem der Kraftfahrzeuge einbezogen werden und somit die in der Gemeinschaft geltenden Rechtsvorschriften vervollständigen —

BESCHLIESST:

Einziger Artikel

Die Europäische Gemeinschaft tritt der Regelung Nr. 13-H der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung von Personenkraftwagen hinsichtlich der Bremsen ⁽²⁾ bei.

⁽¹⁾ ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

⁽²⁾ Siehe Dokument E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505-Rev.2/Add.12H.

REGULATION No 13-H

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

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

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

1. SCOPE

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

1.2. This Regulation does not cover:

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

1.2.2. vehicles fitted for invalid drivers.

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation,

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

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

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

2.2.2. the distribution of mass among the axles;

2.2.3. the maximum design speed;

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

2.2.5. the engine type;

2.2.6. the number and ratios of gears;

2.2.7. the final drive ratios;

2.2.8. the tyre dimensions.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7.1. components having different characteristics;

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

2.7.3. a different assembly of the components.

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

(¹) Document TRANS/WP.29/78/Rev.1.

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

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

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

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

5.1.2.2. Secondary braking system

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

5.1.2.3. Parking braking system

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

5.2. Characteristics of braking systems

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

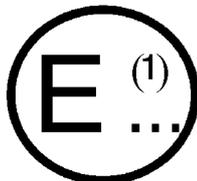
ANNEX 1

COMMUNICATION

(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

Issued by: Name of Administration:

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



concerning: ⁽²⁾

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

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

Approval No: Extension No:

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

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

⁽²⁾ Strike out what does not apply.

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

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

16. Result of the tests:

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

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

⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

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

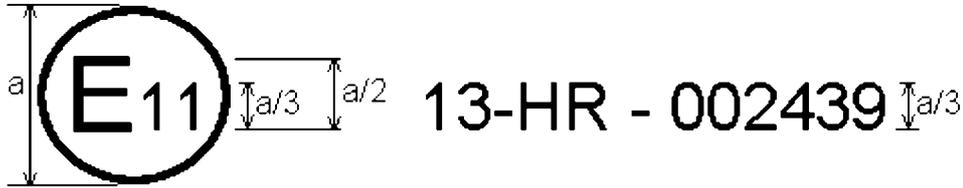
⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF APPROVAL MARKS

Model A

(See paragraph 4.4 of this Regulation)



a = 8 mm min.

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

Model B

(See paragraph 4.5 of this Regulation)



a = 8 mm min.

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

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

ANNEX 3

BRAKING TESTS AND PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

1. BRAKING TESTS

1.1. General

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

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

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

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

where:

v_o = initial vehicle speed in km/h,

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

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

s_b = distance travelled between v_o and v_b in metres,

s_e = distance travelled between v_o and v_e in metres.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3. Behaviour of the vehicle during braking

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

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

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

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

where:

v_1 = initial speed, at beginning of braking

v_2 = speed at end of braking

v_{max} = maximum speed of the vehicle

n = number of brake applications

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

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

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

1.5.2. Hot performance

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

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

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

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

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

1.5.3. Recovery procedure

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

1.5.4. Recovery performance

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

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

2. PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

2.1. Service braking system

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

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

where:

v = test speed, in km/h

s = stopping distance, in metres

d_m = mean fully developed deceleration, in m/s²

f = force applied to foot control, in daN

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

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

- 2.1.2. In the case of a motor vehicle authorized to tow an unbraked trailer, the minimum performance prescribed for the corresponding motor vehicle for the Type-0 test with engine disconnected must be attained with the unbraked trailer coupled to the motor vehicle and with the unbraked trailer laden to the maximum mass declared by the motor vehicle manufacturer. However, the minimum combination performance shall be not less than 5.4 m/s² both in laden and unladen conditions.

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

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

where:

d_{M+R} = calculated mean fully developed deceleration of the motor vehicle when coupled to an unbraked trailer, in m/s²

d_M = maximum mean fully developed deceleration of the motor vehicle alone achieved during the Type-0 test with engine disconnected, in m/s²

PM = mass of the motor vehicle (laden)

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

2.2. Secondary braking system

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

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

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

and a mean fully developed deceleration not less than 2.44 m/s² (corresponding to the second term of the above formula).

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

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

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

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

2.3. Parking braking system

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

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

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

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

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

- 2.3.6. To check compliance with the requirement specified in paragraph 5.2.2.4 of this Regulation, a Type-0 test must be carried out, with the engine disconnected, at an initial test speed of 30 km/h. The mean fully developed deceleration on application of the control of the parking brake system and the deceleration immediately before the vehicle stops, shall not be less than 1.5 m/s². The test shall be carried out with the laden vehicle. The force exerted on the braking control device shall not exceed the specified values.

3. RESPONSE TIME

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

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

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

ANNEX 4

**PROVISIONS RELATING TO ENERGY SOURCES AND ENERGY STORAGE DEVICES
(ENERGY ACCUMULATORS)**

Hydraulic braking systems with stored energy

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

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

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

ANNEX 5

DISTRIBUTION OF BRAKING AMONG THE AXLES OF VEHICLES

1. GENERAL

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

2. SYMBOLS

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

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

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

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

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

J = deceleration of the vehicle

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

z = braking rate of vehicle = J/g

P = mass of vehicle

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

E = wheelbase

k = theoretical coefficient of adhesion between tyre and road

3. REQUIREMENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. VEHICLE TESTING

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

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

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

5.2. Additional tests

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

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

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

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

(b) may be refused type-approval.

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

6. CONFORMITY OF PRODUCTION

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

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

Diagram 1

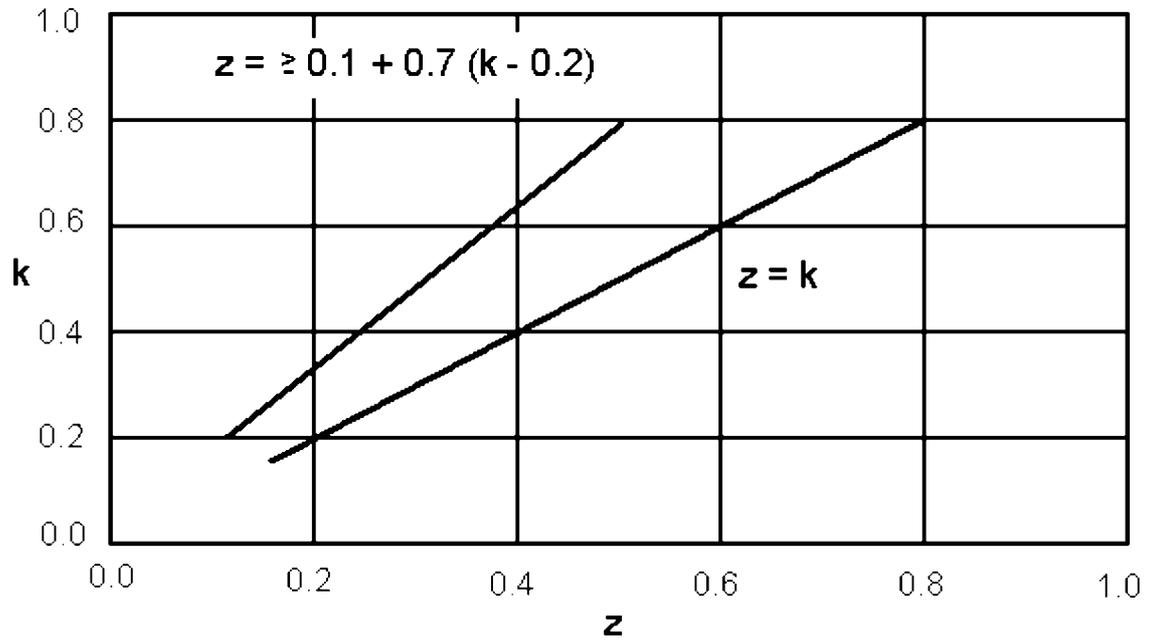
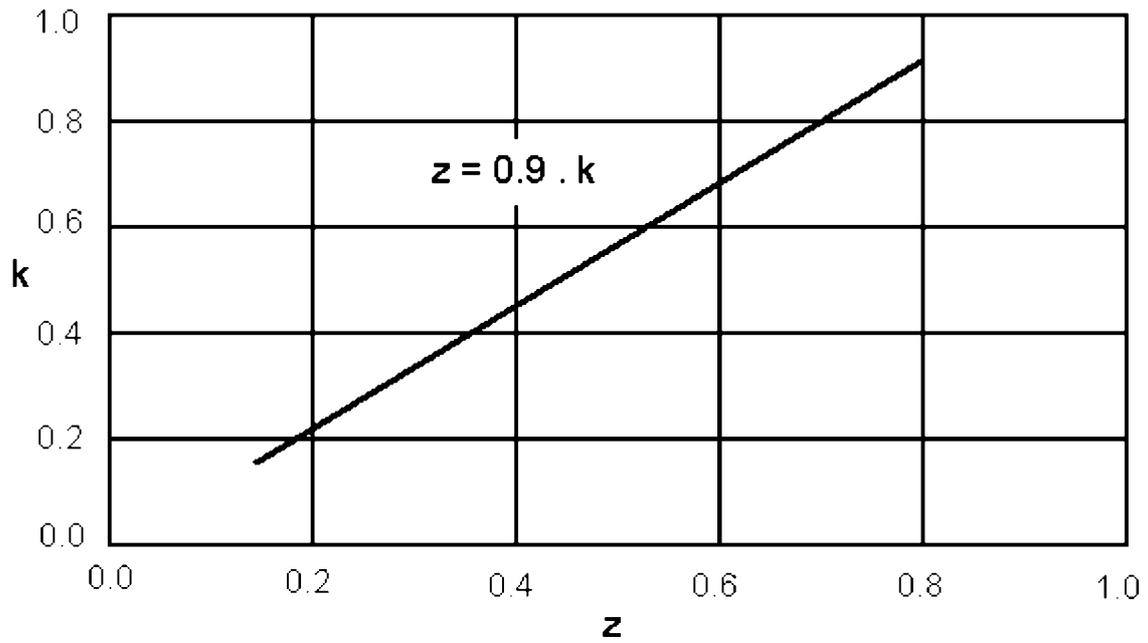


Diagram 2



ANNEX 5

Appendix 1

WHEEL-LOCK SEQUENCE TEST PROCEDURE

1. GENERAL INFORMATION

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

2. VEHICLE CONDITIONS

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

3. TEST CONDITIONS AND PROCEDURES

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

4. PERFORMANCE REQUIREMENTS

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

ANNEX 5

Appendix 2

TORQUE WHEEL TEST PROCEDURE

1. GENERAL INFORMATION

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

2. VEHICLE CONDITIONS

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

3. TEST CONDITIONS AND PROCEDURES

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

4. DATA REDUCTION

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

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

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

where:

z = braking rate at a given front brake line pressure

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

P = vehicle mass

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

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

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

The symbols are defined in paragraph 2 of this annex.

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

ANNEX 6

TEST REQUIREMENTS FOR VEHICLES FITTED WITH ANTI-LOCK SYSTEMS

1. GENERAL

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

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

2. DEFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

3. TYPES OF ANTI-LOCK SYSTEMS

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

3.1.1. Category 1 anti-lock system

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

3.1.2. Category 2 anti-lock system

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

3.1.3. Category 3 anti-lock system

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

4. GENERAL REQUIREMENTS

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

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

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

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

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

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

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

5. SPECIAL PROVISIONS

5.1. Energy consumption

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

5.1.1. Test procedure

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

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

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

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

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

5.1.2. Additional requirements

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

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

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

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

(but not less than 15 seconds)

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

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

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

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

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

5.2. Utilization of adhesion

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

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

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

Notes

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

ANNEX 6

Appendix 1

SYMBOLS AND DEFINITIONS

TABLE: SYMBOLS AND DEFINITIONS

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

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

ANNEX 6

Appendix 2

UTILIZATION OF ADHESION

1. METHOD OF MEASUREMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Determination of the adhesion utilized (ϵ).

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

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

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

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

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

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

where:

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

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

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

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

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

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

A tolerance of 10 % is accepted.

ANNEX 6

Appendix 3

PERFORMANCE ON DIFFERING ADHESION SURFACES

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

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

ANNEX 6

Appendix 4

METHOD OF SELECTION OF THE LOW ADHESION SURFACE

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

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

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

ANNEX 7

INERTIA DYNAMOMETER TEST METHOD FOR BRAKE LININGS

1. GENERAL

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

2. TEST EQUIPMENT

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

3. TEST CONDITIONS

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

$$I = M R^2$$

where

I = rotational inertia (kgm^2)

R = dynamic tyre rolling radius (m)

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

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

Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu der Regelung Nr. 109 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger

(2000/C 212 E/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(1999) 727 endg. — 2000/0003(AVC)

(Von der Kommission vorgelegt am 6. Januar 2000)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf den Beschluß 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden⁽¹⁾ („Geändertes Übereinkommen von 1958“), insbesondere auf die Artikel 3 Absatz 3 und 4 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Durch die einheitlichen Bestimmungen der Regelung Nr. 109 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger sollen zwischen den Vertragsparteien die technischen Handelshemmnisse bei Kraftfahrzeugen hinsichtlich der runderneuerter Luftreifen beseitigt und zugleich ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz gewährleistet werden.

(2) Die Regelung Nr. 109 wurde den Vertragsparteien notifiziert und tritt für alle Vertragsparteien zu dem darin angegebenen Zeitpunkt als in dem Verzeichnis im Anhang des Geänderten Übereinkommens von 1958 aufgeführte Regelung in Kraft, es sei denn, die Vertragsparteien haben mitgeteilt, daß sie der Regelung nicht zustimmen.

(3) Damit die Wirtschaftsbeteiligten rechtzeitig die entsprechenden Vorkehrungen für die Einhaltung der Bestimmungen der Regelung Nr. 109 treffen können und um Störungen des Markts für runderneuerte Luftreifen insbesondere durch von einem Mitgliedstaat zum anderen unterschiedliche Inkrafttretungsdaten zu vermeiden, soll die einheitliche Anwendung dieser Regelung in der gesamten Gemeinschaft zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Gemeinschaftsrichtlinie reglementiert werden. Die Regelung Nr. 109 soll jedoch nicht in das Typgenehmigungsverfahren für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger einbezogen werden —

BESCHLIESST:

Einziges Artikel

Die Europäische Gemeinschaft tritt der Regelung Nr. 109 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger⁽²⁾ bei.

⁽¹⁾ ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

⁽²⁾ Siehe Dokument E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505-Rev.2/Add.108.

REGULATION No 109

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

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

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

1. SCOPE

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

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

2. DEFINITIONS — See also figure in annex 9

For the purpose of this Regulation:

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

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

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

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

- (a) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ⁽¹⁾: „Standards Manual“
- (b) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ⁽¹⁾:
„Engineering Design Information — obsolete data“
- (c) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) ⁽²⁾: „Year Book“
- (d) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) ⁽³⁾: „Year Book“
- (e) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ⁽⁴⁾: „Standards Manual“
- (f) The Associação Brasileira de Pneus e Aros (ABPA) ⁽⁵⁾: „Manual de Normal Técnicas“
- (g) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) ⁽⁶⁾: „Data Book“

The tyre standards can be obtained from the following addresses:

- ⁽¹⁾ ETRTO, 32 av. Brugmann-Bte 2, B-1060 Bruxelles.
- ⁽²⁾ TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 Etats-Unis d'Amérique.
- ⁽³⁾ JATMA, 9th Floor, Toranomom Building No 1-12, 1-Chome Toranomom Minato-ku, Tokyo 105, Japon.
- ⁽⁴⁾ TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australie.
- ⁽⁵⁾ ABPA, Avenida Paulista 244-12° Andar, CEP, 01310 Sao Paulo, SP Brésil.
- ⁽⁶⁾ STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö.

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

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

- 2.33. „Speed symbol“ means:
- 2.33.1. An alphabetical symbol indicating the speed at which the tyre can carry the load given by the associated load index.

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

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

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

3. MARKINGS

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

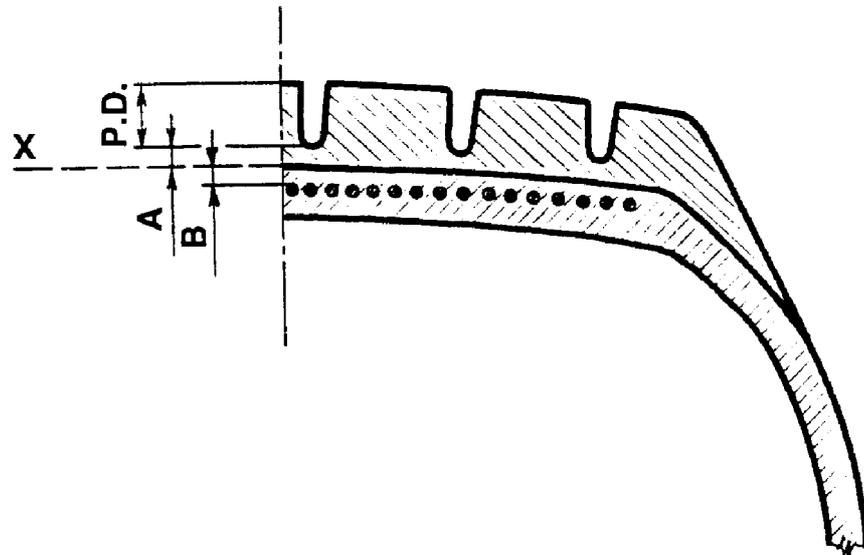
- 3.5. The markings referred to in paragraph 3.2 and the approval mark prescribed in paragraphs 3.4 and 5.8 shall be clearly legible and shall be moulded on to or into the tyre or shall be permanently marked on to the tyre.
- 3.6. As far as any of the original manufacturer's specifications are still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

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

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

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

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



P.D. = Pattern depth

X = Buff line

A = Average thickness of new material under pattern

B = Minimum thickness of original material above belt after buffing

6.4.8.2. For diagonal (Bias-ply) tyres:

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5. Inspection:

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

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

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

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

6.6. Performance test:

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

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

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

7. SPECIFICATIONS

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

7.1.1. Section width:

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

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

where:

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

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

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

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

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

7.1.2. Outer diameter:

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

$$D = d + 2H$$

where:

D: is the theoretical outer diameter in millimetres,

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

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

where:

S_n : is the nominal section width in millimetres;

R_a : is the nominal aspect ratio.

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

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

7.1.3. Method of measuring retreaded tyres:

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

7.1.4. Section width specifications:

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

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

4 per cent in the case of radial ply tyres and

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

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

2 per cent in the case of radial ply tyres and

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

7.1.5. Outer diameter specifications:

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

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

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

where:

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

7.1.5.1.2. For sizes mentioned in paragraph 7.1.2.2 above:

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

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

7.1.5.1.3. The coefficient „a“ = 0,97

7.1.5.1.4. The coefficient „b“ is:

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

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

8. MODIFICATIONS TO THE APPROVAL

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

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

8.1.2. Require a further investigation of the approval.

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

9. CONFORMITY OF PRODUCTION

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

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

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

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

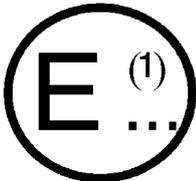
ANNEX 1

COMMUNICATION

(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

issued by: Name of administration:

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



concerning: ⁽²⁾

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

of a retreading production unit pursuant to Regulation No 109.

Approval No: Extension No:

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

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

⁽²⁾ Delete that which does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENT OF APPROVAL MARK



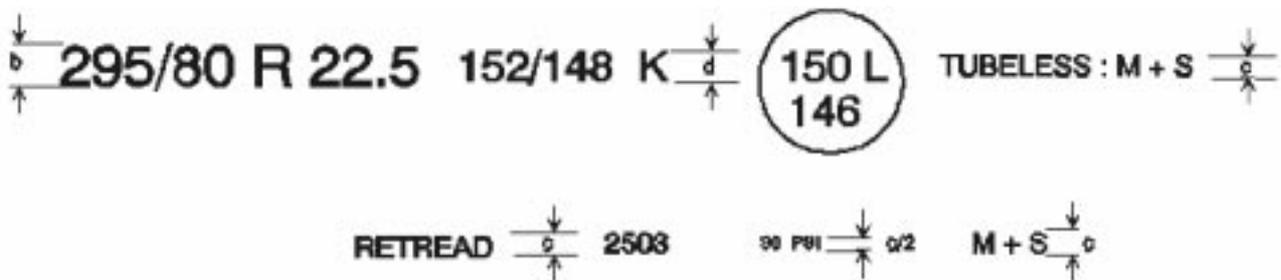
a = 12 mm (minimum)

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

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

ANNEX 3

ARRANGEMENT OF RETREAD TYRE MARKINGS



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

The above example defines a retreaded pneumatic tyre:

Having a nominal section width of 295;

Having a nominal aspect ratio of 80;

Of radial-ply structure (R);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX 4

LIST OF LOAD INDICES AND CORRESPONDING LOAD CAPACITIES

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

ANNEX 5

TYRE SIZE DESIGNATION AND DIMENSIONS

(in accordance with ECE Regulation No 54)

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

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

ANNEX 6

METHOD OF MEASURING PNEUMATIC TYRES

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

ANNEX 7

PROCEDURE FOR LOAD/SPEED ENDURANCE TESTS

(in principle in accordance with Regulation No 54)

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

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

ANNEX 7

Appendix 1

ENDURANCE-TEST PROGRAMME

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

Notes:

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

ANNEX 7

Appendix 2

RELATIONSHIP BETWEEN THE PRESSURE INDEX AND UNITS OF PRESSURE

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

ANNEX 8

**VARIATION OF LOAD CAPACITY WITH SPEED: COMMERCIAL VEHICLES TYRES RADIAL AND DIA-
GONAL PLY**

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

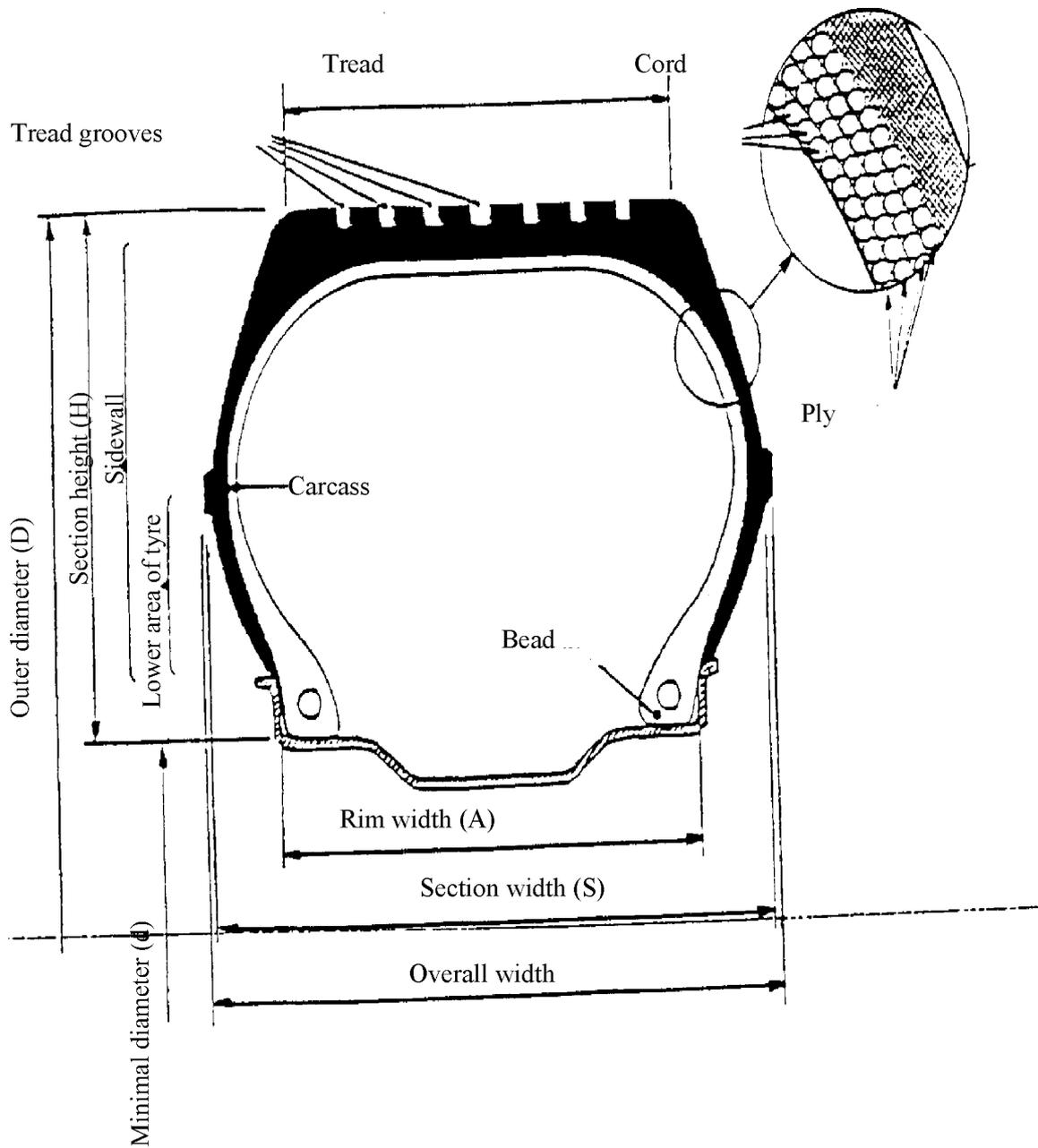
⁽¹⁾ The load indices refer to operation in single formation.

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

ANNEX 9

EXPLANATORY FIGURE

See paragraph 2 of this Regulation



Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)

(2000/C 212 E/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2000) 142 endg. — 2000/0065(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 22. März 2000)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren laut Artikel 251 b des Vertrages,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 95/21/EG wird für die Europäische Gemeinschaft eine Kontrolle der Schiffe durch den Hafenstaat aufgrund einheitlicher Überprüfungsverfahren und Festhaltemaßnahmen eingeführt.
- (2) Den zwischenzeitlich in Kraft getretenen Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO) sowie den Entwicklungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung muß Rechnung getragen werden.
- (3) Bestimmte Schiffe stellen wegen ihres Alters, ihrer Flagge und ihrer Vorgeschichte ein unbestreitbares Risiko für die Sicherheit auf See und die Meeresumwelt dar. Folglich muß diesen Schiffen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert werden, sofern nicht der Nachweis erbracht wird, daß sie ohne Gefahr in den Gemeinschaftsgewässern betrieben werden können. Es müssen Leitlinien für die bei einer Verweigerung des Zugangs und der Aufhebung dieser Maßnahme anzuwendenden Verfahren aufgestellt werden. Das Verzeichnis der Schiffe, denen der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, ist durch das Informationssystem Sirenac zu veröffentlichen und anzuzeigen.
- (4) Schiffe, die einen hohen Prioritätsfaktor aufweisen, bedeuten ein besonders großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko. Daraus leitet sich die Notwendigkeit ab, solche Schiffe jedesmal, wenn sie einen Gemeinschaftshafen anlaufen, zu überprüfen.
- (5) Die in Anhang V aufgeführten Kategorien von Schiffen stellen ab einem gewissen Alter gleichfalls ein großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar. Die Überprüfungsbehörde verfügt über einen Ermessensspielraum bei der Entscheidung, ob sie solche Schiffe einer erweiterten Überprüfung unterzieht oder nicht. Dadurch wird die innerhalb der Gemeinschaft geforderte Vereinheitlichung der Praktiken verhindert. Deshalb ist es notwendig, die Überprüfung dieser Schiffe zwingend vorzuschreiben.
- (6) Der Inhalt der erweiterten Überprüfungen, der Gegenstand der in Anhang V Teil B festgelegten Leitlinien ist, kann je nach Ermessen der Überprüfungsbehörde ausgesprochen unterschiedlich ausfallen. Folglich ist es unerlässlich, diese Leitlinien bindend vorzuschreiben. Allerdings ist eine Ausnahme vorzusehen, wenn die Durchführung einer Überprüfung auf solchen Schiffen insbesondere in Anbetracht des Zustandes der Ladetanks des Schiffes oder aus betrieblichen Sachzwängen im Zusammenhang mit den Lade- oder Löschvorgängen nicht möglich ist oder zu große Risiken für die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung sowie die Sicherheit im Hafengebiet mit sich brächte.
- (7) Das Versagen von Verbänden eines Schiffes kann das Unfallrisiko auf See erhöhen. Hat das Schiff Mineralöl als Massengut geladen, so können solche Unfälle katastrophale Folgen für die Umwelt haben. Die Überprüfungsbehörde muß die zugänglichen Partien des Schiffes in Augenschein nehmen, um gegebenenfalls übermäßige Korrosionsschäden aufzudecken und die nötigen Folgemaßnahmen zu ergreifen, die insbesondere die für den baulichen Zustand der Schiffe verantwortlichen Klassifikationsgesellschaften betreffen.
- (8) Eine aus der zwingend vorgeschriebenen Untersuchung bestimmter Partien des Schiffes bestehende erweiterte Überprüfung erfordert Zeit sowie gründliche Organisation. Die Vorbereitung der Überprüfung muß erleichtert und ihre Effizienz auf diese Weise gesteigert werden. Dazu muß der Kapitän oder der Betreiber jedes Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen anläuft, bestimmte betriebsbezogene Informationen mitteilen.
- (9) In Anbetracht der Risiken einer umfangreichen Verschmutzung durch Öltankschiffe sowie der Tatsache, daß die überwiegende Mehrheit der Mängel, die ein Festhalten begründen, bei Schiffen auftreten, die über 15 Jahre alt sind, ist es erforderlich, Tankschiffe ab einem Alter von 15 Jahren einer erweiterten Überprüfung zu unterziehen.

- (10) Aufgrund der wachsenden Bedeutung, die der Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat bei der Bekämpfung unternormiger Praktiken zukommt, erhöht sich der Arbeitsaufwand für die Besichtigter insgesamt. Daher sind besondere Anstrengungen erforderlich, um überflüssige Überprüfungen zu vermeiden und die Besichtigter besser über den Inhalt der Überprüfungen zu informieren, die in den zuvor angelaufenen Häfen durchgeführt wurden. Zu diesem Zweck muß der durch den Besichtigter nach einer Überprüfung bzw. einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung angefertigte Bericht Angaben über die Partien des Schiffes enthalten, die überprüft wurden. Der Besichtigter des nächsten von dem Schiff angelaufenen Hafens könnte diese Angaben somit berücksichtigen und gegebenenfalls entscheiden, daß eine Partie des Schiffes nicht überprüft wird, wenn bei der vorhergehenden Überprüfung keine Mängel entdeckt wurden.
- (11) Die Verwaltung des Flaggenstaats eines überprüften Schiffs bzw. die betroffene Klassifikationsgesellschaft müssen von dem Überprüfungsergebnis Kenntnis haben, um die Entwicklung und gegebenenfalls die Verschlechterung im Zustand des Schiffes wirksamer weiterverfolgen und rechtzeitig die notwendigen Abhilfemaßnahmen einzuleiten zu können.
- (12) Eine unfallbedingte Ölverschmutzung kann Umwelt und Wirtschaft der betroffenen Region erheblich schädigen. Folglich muß festgestellt werden, ob Öltankschiffe, die die Häfen der Europäischen Union anlaufen, gegen diese Risiken angemessen versichert sind. Bei jeder Überprüfung eines Öltankschiffes, das mehr als 2000 Tonnen Mineralöl als Massengutladung befördert, muß der Besichtigter nachprüfen, ob sich Unterlagen über eine Versicherung oder eine andere Finanzgarantie zur Deckung von Verschmutzungsschäden gemäß dem durch das Protokoll von 1992 geänderten Internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden an Bord befinden.
- (13) Die Transparenz der Informationen über Schiffe, die überprüft und festgehalten wurden, ist wesentlicher Bestandteil einer Politik, die darauf abzielt, den Einsatz von Schiffen, die den Sicherheitsnormen nicht genügen, unattraktiv zu machen. In diesem Sinne ist es angebracht, das Verzeichnis der zu veröffentlichenden Informationen mit Angaben zur Person des Schiffscharterers zu ergänzen. Die Öffentlichkeit muß zudem vollständiger und klarer über die Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen in den Häfen der Europäischen Union unterrichtet werden. Dabei handelt es sich insbesondere um Angaben über eingehendere Besichtigungen, die von den Hafenstaatbehörden oder den Klassifikationsgesellschaften an Bord der Schiffe vorgenommen werden, sowie um Erläuterungen über die Weiterverfolgung durch die Hafenstaatbehörden oder die betroffenen Klassifikationsgesellschaften im Anschluß an eine gemäß der Richtlinie verhängte Festhaltemaßnahme.
- (14) Um dem Risiko ungleicher Sicherheitsniveaus sowie einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Häfen der Europäischen Union entgegenzuwirken, ist es von grundlegender Bedeutung die Fälle aufzudecken, in denen die Richtlinie nicht ordnungsgemäß angewendet wurde oder in denen

eine nachlässige Handhabung der Bestimmungen in bestimmten Gemeinschaftshäfen festgestellt wurde. Um die Anwendungsbedingungen der Richtlinie eingehender prüfen zu können, muß die Kommission über genauere Informationen, insbesondere über die Bewegungen der Schiffe in den Häfen verfügen. Solche Angaben müssen der Kommission jährlich gemacht werden, damit sie schneller eingreifen kann, wenn Unregelmäßigkeiten festgestellt werden.

- (15) Die Bestimmungen der Richtlinie 25/21/EWG betreffend das Ausschußverfahren müssen geändert werden, um dem Beschluß Nr. 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ Rechnung zu tragen.
- (16) Da zur Umsetzung dieser Richtlinie Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses Nr. 1999/468/EG des Rates notwendig sind, müssen diese gemäß dem in Artikel 5 dieses Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahren verabschiedet werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 95/21/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 95/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat“.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) Punkt 1 wird wie folgt geändert:

- i) folgender Spiegelstrich wird angefügt:

„— das durch das Protokoll von 1992 geänderte Internationale Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“

- ii) das Datum „am 1. Juli 1999“ wird durch das Datum „am 1. Juli 2000“ ersetzt;

- b) Unter Nummer 2 wird das Datum „1. Juli 1999“ durch das Datum „am 1. Juli 2000“ ersetzt.

3. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaats führt jährlich so viele Überprüfungen von Schiffen gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 und Artikel 7 durch, daß deren Gesamtzahl mindestens 25 v. H. der Anzahl einzelner Schiffe entspricht, die seine Häfen im vergangenen Kalenderjahr angelaufen haben.“

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die zuständige Behörde sorgt dafür, daß jedes Schiff daß keiner gründlichen Überprüfung unterlaufen ist, für das das Informationssystem Sirenac einen Prioritätsfaktor von über 50 anzeigt, einer Überprüfung gemäß Artikel 6 unterzogen wird.“

Für die Auswahl der anderen Schiffe zur Überprüfung legt die zuständige Behörde die Reihenfolge des Vorrangs folgendermaßen fest:

- Die in Anhang I Teil 1 genannten Schiffe haben unabhängig von ihrem Prioritätsfaktor absoluten Vorrang.
- Die in Anhang I Teil 2 genannten Schiffe werden in absteigender Reihenfolge entsprechend den Werten ihrer Prioritätsfaktoren ausgewählt.“

4. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Obligatorische erweiterte Überprüfung bestimmter Schiffe

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die unter einer Kategorie von Anhang V Punkt A eingeordneten Schiffe im ersten Hafen, den sie nach einem Zeitraum von zwölf Monaten seit der letzten in einem Hafen eines Mitgliedstaats durchgeführten erweiterten Überprüfung anlaufen, wiederum einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden. Zwischen zwei erweiterten Überprüfungen können diese Schiffe jedoch der Überprüfung nach Artikel 6 Absätze 1 und 2 unterzogen werden.

(2) Der Betreiber oder der Kapitän eines der im vorstehenden Absatz genannten Schiffe übermittelt der zuständigen Behörde des betroffenen Mitgliedstaats spätestens 2 Werktage vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaats oder, falls die voraussichtliche Ankunftszeit weniger als 2 Werktage beträgt, vom Abfahrtsafen aus alle in Anhang V Punkt B aufgeführten Informationen.

Jedes Schiff, das der betroffenen zuständigen Behörde die obengenannten Informationen nicht übermittelt hat, wird beim Anlaufen des Bestimmungshafens einer Überprüfung gemäß Artikel 6 unterzogen.

(3) Anhang V Punkt C enthält bindende Leitlinien für diese erweiterte Überprüfung.“

5. Es wird folgender Artikel 7 a) eingefügt:

„Artikel 7 a)

Maßnahmen der Zugangsverweigerung für bestimmte, einer erweiterten Überprüfung unterzogene Schiffe

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß, mit Ausnahme der Fälle gemäß Artikel 11 Absatz 6, den in einer der

Kategorien von Anhang V Punkt A eingeordneten Schiffen von über 15 Jahren Alter der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wird, sofern diese Schiffe

- im Verlaufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Mitgliedstaats festgehalten wurden und
- die Flagge eines Staates führen, der drei Jahre hintereinander in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Tabelle über überdurchschnittlich häufiges Festhalten und Aufhalten aufgeführt ist.

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff die Erlaubnis erhalten hat, den Hafen zu verlassen, in dem es zum dritten Mal festgehalten wurde.

(2) Bei der Anwendung von Absatz 1 richten sich die Mitgliedstaaten nach den in Anhang V Punkt D aufgeführten Verfahren.

(3) Die Kommission veröffentlicht halbjährlich Informationen über die Schiffe, denen unter Anwendung dieses Artikels der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde.“

6. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Überprüfungsbericht

(1) Im Anschluß an eine Überprüfung bzw. eine gründlichere oder erweiterte Überprüfung, verfaßt der Besichtigter einen Überprüfungsbericht, der zumindest die in Anhang X genannten Informationen enthält und die Überprüfungsergebnisse, die überprüften Partien oder Teile des Schiffes bzw. im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung die einzelnen Entscheidungen des Besichtigten sowie die vom Kapitän, dem Eigner oder dem Betreiber vorzunehmenden Korrekturen verzeichnet.

(2) Je ein Exemplar des Überprüfungsberichts wird dem Kapitän des Schiffes, der Verwaltung des Flaggenstaats sowie der mit Schiffsbesichtigungen und der Ausstellung von Zeugnissen im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen betrauten zugelassenen Organisation übergeben. Im Falle von Mängeln, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, werden in die Bescheinigung für den Kapitän nach Absatz 1 auch Angaben zur künftigen Veröffentlichung des Festhaltens gemäß dieser Richtlinie aufgenommen.“

7. In Artikel 9 Absatz 5 erhält der Satz „Zusätzlich werden erforderlichenfalls die bestellten Besichtigter oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Zeugnisse für das betreffende Schiff verantwortlich sind, benachrichtigt.“ Folgende Fassung: „Zusätzlich werden erforderlichenfalls die bestellten Besichtigter oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Klassenzertifikate oder der im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen erteilten Zeugnisse verantwortlich sind, benachrichtigt.“

8. Artikel 10 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- Nach den Worten „gegen ein von der zuständigen Behörde verfürgtes Festhalten“ werden die Worte „oder eine Zugangsverweigerung“ eingefügt.
9. Artikel 14 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- a) Die Bezeichnung „Sirenac E“ wird durch die Bezeichnung „Sirenac“ ersetzt.
- b) Folgender Unterabsatz wird angefügt:
- „Zur Durchführung der Überprüfungen gemäß Artikel 6 und 7 konsultieren die Besichtiger die über das Informationssystem EQUASIS zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen, sobald dieses System in Betrieb ist.“
10. Artikel 15 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Die in Anhang VIII Teil I und II aufgezählten Angaben sowie die Informationen über Klassenwechsel, Aussetzung oder Ausklassifizierung gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 94/57/EG müssen im Informationssystem Sirenac verfügbar sein. Sie werden so schnell wie möglich nach der Überprüfung oder der Aufhebung der Festhaltmaßnahme im Informationssystem EQUASIS veröffentlicht, sobald dieses in Betrieb ist.“
11. Die Artikel 17 und 18 erhalten folgende Fassung:
- „Artikel 17
- Angaben zur Überwachung der Umsetzung**
- Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang X aufgeführten Angaben entsprechend der dort festgelegten Häufigkeit.“
- „Artikel 18
- Regelungsausschuß**
- (1) Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuß unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, findet das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Berücksichtigung des Artikels 8 des Beschlusses Anwendung.
- (3) Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird mit drei Monaten festgelegt.“
12. Artikel 19 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:
- „a) die Pflichten der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 5, mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1, und im Sinne der Artikel 6, 7, 8, 15 und 17 sowie der in diesen Artikeln genannten Anhänge aufgrund der Erfahrung mit der Anwendung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pariser Vereinbarung anzupassen;“
13. Anhang I Teil II wird durch den Wortlaut in Anhang I dieser Richtlinie ersetzt.
14. In Anhang II wird die folgende Ziffer 35 angefügt:
- „35. Internationale Versicherungsbescheinigung oder andere Finanzgarantie zur Abdeckung von Verschmutzungsschäden (für Öltankschiffe im Sinne des durch das Protokoll von 1992 geänderten Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden).“
15. In Anhang III Punkt 1 wird der Ausdruck „II-8 und II-11“ durch den Ausdruck „und II-8“ ersetzt.
16. Anhang V wird durch den Wortlaut in Anhang II dieser Richtlinie ersetzt.
17. Anhang VI wird wie folgt geändert:
- a) Unter Punkt 3.1 werden die Worte „Fehlen der . . . gültigen Zeugnisse“ durch die Worte „Fehlen der . . . gültigen Zeugnisse und Unterlagen“ ersetzt.
- b) dem Absatz 3.2 wird folgende Ziffer angefügt:
- „13. Nichtausführung des erweiterten Besichtigungsprogramms im Sinne der Entschließung A.744(18).“
- c) dem Absatz 3.6 wird folgender Punkt angefügt:
- „5. Die Akte der Besichtigungsberichte fehlt oder entspricht nicht Regel 13 G (3) (b) des Marpol-Übereinkommens.“
18. Anhang VIII wird durch den Wortlaut in Anhang III dieser Richtlinie ersetzt.
19. Die Anhänge IX und X, deren Wortlaut in Anhang IV dieser Richtlinie aufgeführt ist, werden angefügt.
- Artikel 2*
- Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens bis zum [. . .] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
- Bei dem Erlaß dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
- Artikel 3*
- Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.
- Artikel 4*
- Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

Anhang I Teil II erhält folgende Fassung:

„II. **Prioritätsfaktor**

Die folgenden Schiffe sind mit Vorrang zu überprüfen:

1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats erstmals oder nach einer Abwesenheit von mindestens zwölf Monaten anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der Pariser Vereinbarung. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren Sirenac-Daten und überprüfen solche Schiffe, die seit der Inbetriebnahme der Sirenac-Datenbank am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfaßt sind.
2. Schiffe, die innerhalb der letzten sechs Monate von keinem Mitgliedstaat überprüft wurden.
3. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse über den Bau und die Ausrüstung und die Klassenzertifikate von einer Organisation ausgestellt worden sind, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20) nicht anerkannt ist.
4. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der in der Tabelle über überdurchschnittlich häufiges Festhalten und Aufhalten aufgeführt ist, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird und sich auf den gleitenden Dreijahresdurchschnitt bezieht.
5. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats unter bestimmten Bedingungen verlassen durften, unter anderem:
 - a) Mängelbeseitigung vor der Abfahrt,
 - b) Mängelbeseitigung im nächsten Hafen,
 - c) Mängelbeseitigung innerhalb von 14 Tagen,
 - d) Mängelbeseitigung gemäß sonstigen Bedingungen.Falls schiffsbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden, wird dies berücksichtigt.
6. Schiffe, bei deren früherer Überprüfung Mängel festgestellt wurden, gemäß der Zahl der Mängel.
7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen festgehalten wurden.
8. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.
9. Schiffe, welche die Flagge eines Staates mit einer überdurchschnittlichen Mängelrate führen.
10. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, dessen Klassifikationen überdurchschnittliche Mängel aufweisen.
11. Andere Schiffe, die älter als 13 Jahre sind.

Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Überprüfung der oben bezeichneten Schiffe trägt die zuständige Behörde der Reihenfolge Rechnung, die sich aus den im Sirenac-Informationssystem angezeigten Prioritätsfaktoren ergibt. Ein höherer Prioritätsfaktor weist auf einen höheren Vorrang der Überprüfung hin. Der Prioritätsfaktor ergibt sich als Summe der entsprechenden Prioritätswerte, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegt werden. Die Ziffern 5, 6 und 7 sind nur auf Überprüfungen anzuwenden, die in den vorangegangenen 12 Monaten erfolgt sind. Der Prioritätsfaktor beträgt mindestens die Summe der Prioritätswerte der Ziffern 3, 4, 8, 9, 10 und 11.

Falls die Kommission innerhalb dreier Monate nach der im Rahmen der Pariser Vereinbarung erfolgten Einführung neuer Prioritätswerte der Auffassung ist, daß diese Werte nicht angemessen sind, kann sie gemäß dem Verfahren von Artikel 19 der Richtlinie 95/21/EG beschließen, diese Werte für die Zwecke dieser Richtlinie nicht anzuwenden.“

ANHANG II

Anhang V erhält folgende Fassung:

„ANHANG V

A. KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DIE EINER ERWEITERTEN ÜBERPRÜFUNG (im Sinne von Artikel 7 Absatz 1) ZU UNTERZIEHEN SIND

1. Gas- und Chemikaliertankschiffe, älter als zehn Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
2. Massengutfrachter, älter als zwölf Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
3. Öltankschiffe mit einfacher Hülle, älter als fünfzehn Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
4. Fahrgastschiffe, älter als fünfzehn Jahre, die nicht von Artikel 2 Absätzen a und b der Richtlinie 1999/35/EG erfaßt werden.

B. AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN (gemäß Artikel 7 Absatz 2)

- A. Name des Schiffes
- B. Flagge
- C. Gegebenenfalls IMO-Kennnummer des Schiffes
- D. Tragfähigkeit
- E. Baujahr des Schiffes
- F. für Tankschiffe:
 - F.a. Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit SBT, Doppelhülle
 - F.b. Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert
 - F.c. Ladungsart und -volumen
- G. Wahrscheinliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, wie von der zuständigen Behörde verlangt.
- H. Vorgesehene Dauer der Liegezeit.
- I. Geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen (Laden, Löschen, sonstige)
- J. Datum und Ort der letzten im Rahmen der Hafensaatkontrolle ausgeführten Überprüfung

C. VERFAHREN FÜR DIE ERWEITERTE ÜBERPRÜFUNG BESTIMMTER KATEGORIEN VON SCHIFFEN (im Sinne von Artikel 7 Absatz 3)

Sofern materiell durchführbar und mit den möglichen Einschränkungen, die sich aus den Anforderungen an die Sicherheit von Personen, bzw. des Schiffes oder des Hafens ergeben, muß die erweiterte Überprüfung mindestens die hiernach folgenden Punkte erfassen. Die Besichtigter müssen sich darüber im klaren sein, daß die sichere Durchführung bestimmter Tätigkeiten an Bord, beispielsweise des Ladungsumschlags, gefährdet werden kann, wenn verlangt wird, daß Prüfungen, die sich unmittelbar darauf auswirken, im Verlauf solcher Tätigkeiten durchgeführt werden.

1. ALLE SCHIFFE (alle Kategorien nach Buchstabe A)
 - Stromausfall und Start des Notstromaggregats,
 - Überprüfung der Notbeleuchtung,

- Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen,
- Betrieb der Lenzpumpen,
- Schließen der wasserdichten Türen,
- Aussetzen eines Rettungsboots ins Wasser,
- Prüfung der fernbedienten Notabschaltvorrichtung für Kessel, Lüfter und Brennstoffpumpen,
- Prüfung der Ruderanlage einschließlich der Hilfsrudderanlage,
- Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen,
- Überprüfung und — soweit möglich — Testen der Öl-Wasser-Separatoranlage für den Maschinenraum.

2. GAS- UND CHEMIKALIENTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Gas- und Chemikalentankschiffen folgende Punkte umfassen:

- Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen für den Ladetank, in bezug auf Temperatur, Druck und Ullage;
- Geräte für die Sauerstoffanalyse und Explosimeter sowie ihre Kalibrierung. Verfügbarkeit von Ausrüstung für die Bestimmung von Chemikalien (Prüfröhrchengeräte) mit einer angemessenen Zahl von Gas-Prüfröhrchen für die jeweils beförderte Ladung;
- in den Kabinen gelagerte Fluchttreter mit ausreichendem Atem- und Augenschutz für alle Personen an Bord (falls für die Ladungen erforderlich, die in dem Internationalen Zeugnis über die Eignung oder in dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt sind);
- Überprüfung, ob die beförderte Ladung in dem Internationalen Zeugnis über die Eignung oder dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt ist;
- an Deck fest eingebautes Feuerlöschsystem, wobei es sich je nach der beförderten Ladung um ein Schaum-, ein Trocken- oder ein anderes Feuerlöschsystem handeln kann.

3. MASSENGUTFRACHTER

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Massengutfrachtern folgende Punkte umfassen:

- etwaige Korrosion der Rahmen der Decksmaschinen,
- etwaige Verformung und/oder Korrosion der Lukendeckel,
- etwaige Risse oder örtliche Korrosion in den Querschotten,
- Zugang zu den Laderäumen,
- Beurteilung der baulichen Sicherheit auf Grundlage der Berichte über die Strukturbesichtigungen, der Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands, der Berichte über Dickenmessungen und der Beschreibung gemäß der IMO-Entschließung A.744(18).

4. ÖLTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Öltankschiffen folgende Punkte umfassen:

- An Deck fest eingebautes Schaum-Feuerlöschsystem,
- Feuerlöscheinrichtungen im allgemeinen,

- Überprüfung der Feuerlöscher im Maschinenraum, Pumpenraum und in den Unterkunftsräumen,
- Prüfung des Drucks und des Sauerstoffgehalts des Inertgases,
- Prüfung des Aussehens und eventueller Korrosion bei zumindest einem der Ballasttanks,
- Beurteilung der baulichen Sicherheit auf Grundlage der Berichte über die Strukturbesichtigungen, der Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands, der Berichte über Dickenmessungen und der Beschreibung gemäß der IMO-EntschlieÙung A.744(18).

5. DURCH DIE RICHTLINIE 1999/35/EG NICHT ERFASSTE FAHRGASTSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Titel C Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Fahrgastschiffen folgende Punkte umfassen:

- Prüfung des Feuermelde- und -anzeigesystems,
- Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren,
- Prüfung der Rundspruchanlage,
- Feuerschutzübung, bei der mindestens einmal die gesamte Brandschutzausrüstung vorgeführt werden muß und an der ein Teil des Verpflegungs- und Bedienungspersonals teilzunehmen hat,
- praktische Vorführung, daß Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen mit dem Lecksicherheitsplan vertraut sind.

Die Überprüfung kann mit Zustimmung des Kapitäns oder des Betreibers auf dem Weg in den bzw. aus dem Hafen in dem Mitgliedstaat fortgesetzt werden, falls dies als zweckdienlich erachtet wird. Die Besichtigter dürfen weder den Betrieb des Schiffes behindern noch Situationen herbeiführen, die nach Auffassung des Kapitäns die Sicherheit der Fahrgäste, der Besatzung und des Schiffes gefährden könnten.

D. BINDENDE LEITLINIEN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU GEMEINSCHAFTSHÄFEN (gemäß Artikel 7 a Absatz 2)

1. Wenn die in Artikel 7 a beschriebenen Voraussetzungen gegeben sind, informiert die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff zum dritten Mal festgehalten wurde, schriftlich den Kapitän und den Eigner oder den Betreiber des Schiffes über die gegen das Schiff verhängte Maßnahme der Zugangsverweigerung.

Sie informiert gleichfalls die Verwaltung des Flaggenstaates, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung.

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung wird gültig, sobald das Schiff die Genehmigung erhalten hat, nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten führten, den Hafen zu verlassen.

2. Die Maßnahme der Zugangsverweigerung kann aufgehoben werden, wenn der Eigner oder der Betreiber in der Lage ist, der zuständigen Behörde des Bestimmungshafens nachzuweisen, daß das Schiff betrieben werden kann, ohne eine Gefahr für die Sicherheit der Fahrgäste und der Besatzung bzw. ein Risiko für andere Schiffe oder eine untragbare Bedrohung der Meeresumwelt darzustellen.
3. Zu diesem Zweck stellt der Eigner oder der Betreiber den förmlichen Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerungsmaßnahme an den Mitgliedstaat, in dem sich der nächste Bestimmungshafen in der Gemeinschaft befindet. Diesem Antrag ist eine Bescheinigung der Verwaltung des Flaggenstaates oder der in seinem Namen tätigen Klassifikationsgesellschaft beizufügen, daß das Schiff allen einschlägigen Bestimmungen der internationalen Übereinkommen genügt und die in Absatz 2 genannten Voraussetzungen erfüllt. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch eine Bescheinigung der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, aus der hervorgeht, daß das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht.
4. Wenn ein Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung gemäß Absatz 3 gestellt wird, genehmigt der Mitgliedstaat, in dem der Bestimmungshafen liegt, aufgrund der vom Eigner oder Betreiber des Schiffes gegebenen Auskünfte, daß das Schiff den angegebenen Bestimmungshafen anläuft, dies aber ausschließlich zum Zwecke des Nachweises, daß das Schiff die Voraussetzungen nach Absatz 2 erfüllt.

Das Schiff wird, sobald es den Bestimmungshafen erreicht hat, auf Kosten des Besitzers oder Betreibers einer erweiterten Überprüfung unterzogen. Diese muß mindestens die einschlägigen in Anhang V unter Buchstabe C genannten sowie diejenigen Bestandteile umfassen, die beim letzten Festhalten in einem Mitgliedstaat kontrolliert wurden.

Die im vorstehenden Unterabsatz genannte erweiterte Überprüfung wird von den Besichtigern des Mitgliedstaates, in dem der Bestimmungshafen liegt, ausgeführt, die dabei von Besichtigern einer anerkannten Organisation im Sinne der Richtlinie 94/57/EG unterstützt werden, die keinerlei geschäftliches Interesse an dem besichtigten Schiff hat.

5. Sofern die Ergebnisse der erweiterten Untersuchung den Ansprüchen des Mitgliedstaats gemäß Absatz 2 entsprechen, wird die Maßnahme der Zugangsverweigerung aufgehoben. Davon wird der Eigner oder der Betreiber des Schiffes schriftlich in Kenntnis gesetzt.

Die zuständige Behörde unterrichtet auch die Verwaltung des Flaggenstaates, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung von ihrer Entscheidung.

6. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, werden im System Sirenac verfügbar gemacht und gemäß den Bestimmungen von Artikel 15 und Anhang VIII veröffentlicht.“

ANHANG III

Anhang VIII erhält folgende Fassung:

„ANHANG VIII

Veröffentlichung von Informationen über Festhaltemaßnahmen und Überprüfungen in den Häfen der Mitgliedstaaten (entsprechend Artikel 15)

I. Die gemäß Artikel 15 Absatz 1 veröffentlichten Informationen umfassen im einzelnen:

- Name des Schiffes,
- IMO-Kennnummer,
- Schiffstyp,
- Bruttoreaumgehalt,
- Baujahr,
- Name und Adresse des Reeders oder des Betreibers des Schiffes,
- für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Namen und Adresse des Charterers und Art der Charter (Reisecharter oder Zeitcharter),
- den Flaggenstaat,
- die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften, die die Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat (haben),
- die Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat (haben), mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,

- den Hafen und das Datum der letzten erweiterten Überprüfung und gegebenenfalls die Angabe, daß eine Festhaltemaßnahme verhängt wurde,
- den Hafen und das Datum der letzten Sonderbesichtigung und Angabe der Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat,
- die Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 24 Monaten,
- Land und Hafen der Festhaltemaßnahme,
- das Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme,
- die Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen,
- die Anzahl der festgestellten Mängel und die Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
- die Beschreibung der Weiterverfolgung der Festhaltemaßnahme durch die zuständige Behörde und gegebenenfalls die Klassifikationsgesellschaft,
- die Auskunft, ob dem Schiff der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
- gegebenenfalls die Angabe, daß die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wurde,
- die Beschreibung der Maßnahmen in dem Fall, daß einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise bis zur nächstgelegenen geeigneten Instandsetzungswerft gestattet oder der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde.

II. Die gemäß Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Informationen zu den überprüften Schiffen umfassen folgende Einzelangaben:

- Name des Schiffes,
 - IMO-Kennnummer,
 - Schiffstyp,
 - Bruttoreaumgehalt,
 - Baujahr,
 - Namen und Adresse des Reeders oder Betreibers des Schiffes,
 - für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Namen und Adresse des Charterers und Art der Charter (Reisecharter oder Zeitcharter),
 - den Flaggenstaat,
 - die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften, die die Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat (haben),
 - die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat (haben), mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
 - Land, Hafen und Datum der Überprüfung,
 - die Anzahl der Mängel, nach Kategorie.“
-

ANHANG IV

Folgende Anhänge IX und X werden angefügt.

„ANHANG IX

In Anwendung von Artikel 8 erstellter Überprüfungsbericht

Der Überprüfungsbericht umfaßt mindestens folgende Einzelangaben.

I. Allgemeine Angaben

1. Zuständige Stelle, die den Überprüfungsbericht erstellt hat
2. Datum und Ort der Überprüfung
3. Name des überprüften Schiffs
4. Flagge
5. Schiffstyp
6. IMO-Kennnummer
7. Rufzeichen
8. Bruttoreaumgehalt
9. Tragfähigkeit (gegebenenfalls)
10. Baujahr
11. die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften, die die Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat (haben),
12. die Klassifikationsgesellschaft oder fallweise -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat (haben), mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
13. Namen und Adresse des Eigners oder Betreibers des Schiffes
14. für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Namen und Adresse des Charterers und Art der Charter (Reisecharter oder Zeitcharter),
15. Abschlußdatum des Überprüfungsberichts

II. Angaben zur Überprüfung

1. In Anwendung der einschlägigen internationalen Übereinkommen ausgestellte Bescheinigungen, ausstellende Behörde oder Organisation und Angabe des Ausstellungs- und Ablaufdatums
2. Partien oder Bestandteile des Schiffs, die einer Überprüfung unterzogen wurden (im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung)
3. Angabe der Art der Überprüfung (Überprüfung, gründlichere Überprüfung, erweiterte Überprüfung)
4. Art der Mängel
5. Getroffene Maßnahmen

III. Zusätzliche Informationen für den Fall einer Festhaltemaßnahme

1. Datum des Festhaltebeschlusses
2. Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme
3. Art der Mängel, mit denen der Festhaltebeschluß begründet wurde
4. Auskünfte über die letzte jährliche bzw. Zwischenbesichtigung
5. gegebenenfalls die Angabe, daß die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wurde
6. Getroffene Maßnahmen

ANHANG X

Angaben zur Überwachung der Umsetzung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission in Anwendung von Artikel 17 folgende Angaben unter Verwendung der nachstehend aufgeführten Tabellen.

1. Alljährlich zu machende Angaben

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alljährlich bis spätestens zum 1. April folgende Angaben zum Vorjahr.

1.1 Anzahl der für sie tätigen Besichtiger im Rahmen der Kontrolle der Schiffe durch den Hafenstaat.

Die Angaben müssen der Kommission entsprechend dem folgenden Modell übermittelt werden.

Hafen/Zone	Anzahl der vollzeitbeschäftigten Besichtiger	Anzahl der teilzeitbeschäftigten Besichtiger (!)	Umrechnung in Vollzeitbeschäftigung
Hafen X . . .			
Hafen Y . . .			
Insgesamt			

(!) Bei Behörden, deren Besichtiger Hafenstaatüberprüfungen nur auf Teilzeitbasis vornehmen, ist die Zahl in vollzeitbeschäftigte Besichtiger umzurechnen.

Diese Angaben werden auf einzelstaatlicher Ebene und für jeden einzelnen Hafen des betreffenden Mitgliedstaats gemacht. Für die Verwendung in diesem Anhang ist unter Hafen ein einzelner Hafen bzw. die von einem Besichtiger oder einem Besichtigerteam betreute geographische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfaßt. Ein und derselbe Besichtiger kann auch in mehr als einem Hafen oder geographischen Gebiet tätig sein.

1.2 Anzahl der einzelnen Schiffe, die die Häfen eines Mitgliedstaates angelaufen haben.

2. Alle drei Monate zu machende Angaben

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission entsprechend dem nachstehenden Modell alle drei Monate eine ausführliche Liste der Schiffsbewegungen zwischen ihren Häfen.

Hafen X . . .								
Datum der Ankunft	IMO-Kennnummer	Name des Schiffes	Flagge	Typ	BRZ	Baujahr	Klassifikationsgesellschaft	Datum der Ausfahrt
. /. . /2 /. . /2 . . .
. /. . /2 /. . /2 . . .“

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

(2000/C 212 E/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2000) 142 endg. — 2000/0066(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 22. März 2000)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung können durch die ordnungsgemäße, zwingend vorgeschriebene Anwendung der international geltenden Übereinkommen durch die Flaggenstaaten verbessert werden.
- (2) Durch die Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden⁽¹⁾, geändert durch die Richtlinie 97/58/EG der Kommission⁽²⁾, wurde ein System der gemeinschaftsweiten Anerkennung technischer Organisationen eingeführt, die in Einklang mit den internationalen Übereinkommen in unterschiedlichem Umfang ermächtigt werden können, Schiffe zu überprüfen und im Auftrag der Mitgliedstaaten die einschlägigen Sicherheitszeugnisse auszustellen.
- (3) Bei der Anwendung dieser Richtlinie zeigte sich, daß einige Angleichungen bei der gemeinschaftsweiten Anerkennung technischer Organisationen sehr zur Stärkung eines solchen Systems hätten beitragen und gleichzeitig die Kontroll- und Meldepflichten der Mitgliedstaaten vereinfachen können.
- (4) Seit Verabschiedung der Richtlinie 94/57/EG wurden die einschlägigen Rechtsvorschriften in der Gemeinschaft und auf internationaler Ebene geändert, so daß weitere Angleichungen der Richtlinie 94/57/EG erforderlich werden.

(5) Insbesondere ist es für die Zwecke der Richtlinie 94/57/EG angemessen, die nach der Verabschiedung der Richtlinie in Kraft getretenen Änderungen der internationalen Übereinkommen, die dazugehörigen Protokolle und die einschlägigen, rechtlich bindenden Kodizes, auf die in Artikel 2 Buchstabe d) der Richtlinie 94/57/EG verwiesen wird, sowie die einschlägigen Entschlüsse der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) anzuwenden.

(6) Im Hinblick auf eine wirksamere Durchführung der in den internationalen Übereinkommen festgeschriebenen Verpflichtungen der Flaggenstaaten verabschiedete die IMO-Versammlung auf ihrer zwanzigsten Sitzung die Entschlußung A.847 (20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente.

(7) Mit ihrer Entschlußung A.741 (18) vom 4. November 1993 verabschiedete die IMO-Versammlung den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code), der durch das neue Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) bindend vorgeschrieben wurde.

(8) Um die einheitliche Durchführung dieses Codes zu gewährleisten, verabschiedete die IMO am 23. November 1995 mit ihrer Entschlußung A.788 (19) die entsprechenden Richtlinien für seine Umsetzung durch die Verwaltungen.

(9) Zur Harmonisierung der hoheitlichen Besichtigungen und Überprüfungen, die aufgrund der internationalen Übereinkommen von den Verwaltungen der Flaggenstaaten durchzuführen sind, verabschiedete die IMO die Entschlußung A.746 (18) vom 4. November 1993 über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung.

(10) Gute Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung — die für alle von einer Organisation klassifizierten Schiffe unabhängig von der Flagge, die sie führen, gemessen wird — wird zur wesentlichen Voraussetzung für die erstmalige Anerkennung und für die Aufrechterhaltung dieser Anerkennung.

(11) Im Hinblick auf die die erstmalige Anerkennung technischer Organisationen, die beantragt haben, im Auftrag der Mitgliedstaaten tätig zu werden, kann die Europäische Kommission in einem harmonisierten und zentralisierten Ansatz sehr viel wirksamer beurteilen, inwieweit die Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG erfüllt sind.

⁽¹⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20.

⁽²⁾ ABl. L 274 vom 7.10.1997, S. 8.

- (12) Auch für die regelmäßige Überwachung der anerkannten Organisationen, bei der beurteilt wird, inwieweit die Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG erfüllt sind, ist ein harmonisierter und zentralisierter Ansatz wirksamer. Daher ist es angemessen, daß die Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die Anerkennung vorschlägt, im Auftrag der gesamten Gemeinschaft mit dieser Aufgabe betraut wird.
- (13) Neben den Mitgliedstaaten, die die Anerkennung einer in ihrem Auftrag tätigen Organisation aussetzen können, sollte auch die Gemeinschaft eine ähnliche Befugnis erhalten, so daß die Kommission im Wege des Ausschußverfahrens die Anerkennung einer Organisation für einen begrenzten Zeitraum aussetzen kann, falls die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nachläßt und sie es versäumt, angemessene Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel zu ergreifen.
- (14) Die Entscheidung über den Entzug der Anerkennung einer Organisation, die die Bestimmungen der Richtlinie nicht erfüllt oder deren Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nicht mehr zufriedenstellend sind, ist auf Gemeinschaftsebene und damit von der Kommission auf der Grundlage des Ausschußverfahrens zu treffen.
- (15) Da die Richtlinie 94/57/EG die Dienstleistungsfreiheit innerhalb der Union gewährleistet, sollte die Gemeinschaft mit den Drittländern, in denen einige der anerkannten Organisationen niedergelassen sind, über die Gleichbehandlung der in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen verhandeln.
- (16) Die Beschränkung der finanziellen Haftung der im Auftrag der Mitgliedstaaten tätigen Organisationen stellte ein wesentliches Hindernis für die ordnungsgemäße Durchführung der Richtlinie 94/57/EG dar; die Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene wird zur Lösung dieses Problems beitragen.
- (17) Die Bestimmungen der Richtlinie 94/57/EG in Bezug auf das Ausschußverfahren sind zu ändern und anzugleichen, um dem Beschluß 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ Rechnung zu tragen.
- (18) Da Transparenz und Informationsaustausch zwischen den betroffenen Parteien von wesentlicher Bedeutung für die Verhinderung von Unfällen auf See sind, übermitteln die anerkannten Organisationen sämtliche einschlägigen Informationen hinsichtlich des Zustandes ihrer klassifizierten Schiffe an die Behörden der Hafenstaatkontrolle.
- (19) Um die Umklassifizierung von Schiffen mit dem Ziel, notwendige Reparaturen zu umgehen, zu unterbinden, tauschen die anerkannten Organisationen untereinander

alle einschlägigen Informationen in Bezug auf den Zustand von Schiffen aus, die die Klasse wechseln.

- (20) Zu den Qualitätskriterien, die die technischen Organisationen erfüllen müssen, um auf Gemeinschaftsebene anerkannt zu werden und diese Anerkennung aufrechtzuerhalten, gehören Bestimmungen, die sicherstellen, daß ausschließlich hauptamtliche Besichtigter die hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen dürfen, für die die Organisation ermächtigt ist. Die Organisation muß alle Mitarbeiter und Niederlassungen, auch auf örtlicher Ebene, streng überwachen, und sie muß eigene Zielvorgaben und Indikatoren für ihre Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung festlegen. Ferner hat die Organisation ein Meßsystem für die Qualität ihrer Dienste einzuführen. Die Richtlinie 94/57/EG ist entsprechend zu ändern.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie des Rates 94/57/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) in Buchstabe b) wird „einschließlich im EUROS-Register eingetragener Schiffe, sobald dieses vom Rat gebilligt ist“ gestrichen;
- b) in Buchstabe d) wird „die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie in Kraft sind“ durch „die am 1. Juli 2000 in Kraft sind“ ersetzt.

2. Artikel 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz wird folgender Satz angefügt: „Die Mitgliedstaaten handeln im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entscheidung A.847 (20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente“.

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten können der Kommission einen Antrag auf Anerkennung von Organisationen vorlegen, die die Kriterien des Anhangs und die Vorschriften des Artikels 14, Absätze 2, 4 und 5, erfüllen. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vollständige Angaben darüber, daß diese Kriterien erfüllt werden, und legen entsprechende Nachweise vor. Die Kommission führt bei den Organisationen, deren Anerkennung beantragt wurde, eine Überprüfung durch, um festzustellen, ob die Organisationen die genannten Anforderungen erfüllen. Bei der Entscheidung über die Anerkennung ist den Aufzeichnungen über die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Artikel 9 Rechnung zu tragen. Die Anerkennung wird nach dem in Artikel 7 genannten Verfahren von der Kommission ausgesprochen.“

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(2) Die Mitgliedstaaten können der Kommission einen Antrag auf eine auf drei Jahre beschränkte Anerkennung von Organisationen vorlegen, die sämtliche Kriterien des Anhangs mit Ausnahme der in den Nummern 2 und 3 des Abschnitts ‚Allgemeine Anforderungen‘ genannten Kriterien erfüllen. In diesem Fall findet ebenfalls das in Absatz 1 genannte Verfahren Anwendung, jedoch werden bei der Überprüfung durch die Kommission, inwieweit die Kriterien des Anhangs erfüllt sind, die in den Nummern 2 und 3 des Abschnitts ‚Allgemeine Anforderungen‘ genannten Kriterien ausgenommen. Die Anerkennung gilt nur in den Mitgliedstaaten, die eine solche Anerkennung beantragt haben.

(3) Die anerkannten Organisationen unterliegen einer sorgfältigen Überwachung durch den Ausschuß nach Artikel 7, auch im Hinblick auf die Entscheidung über die Verlängerung der Anerkennung für Organisationen nach Absatz 2. Die Entscheidung über die Verlängerung der Anerkennung stützt sich nicht auf die Kriterien der Nummern 2 und 3 des Abschnitts ‚Allgemeine Anforderungen‘ des Anhangs, sondern auf die Aufzeichnungen über die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Artikel 9. Die Entscheidung über die Verlängerung der beschränkten Anerkennung legt im einzelnen die Bedingungen für eine solche Verlängerung fest, insbesondere hinsichtlich der eingeschränkten Wirkung der Anerkennung gemäß Absatz 2.

(4) Die Kommission erstellt ein Verzeichnis der gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 anerkannten Organisationen und sorgt für dessen Aktualisierung. Das Verzeichnis wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(5) Die Anerkennung der Organisationen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits aufgrund der Richtlinie 94/57/EG des Rates anerkannt sind, bleibt bestehen. Inwieweit sie die neuen Vorschriften dieser Richtlinie erfüllen, wird bei den ersten Überprüfungen gemäß Artikel 11 beurteilt.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird der Verweis auf „Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe i)“ ersetzt durch „Artikel 3 Absatz 2“ und werden die Worte „in der Gemeinschaft niedergelassenen“ gestrichen.
- b) Absatz 2 wird gestrichen.
- c) Absatz 3 wird zu Absatz 2, der Satzteil „daß dieser auf der Grundlage der Gegenseitigkeit auch die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen anerkennt“ wird ersetzt durch „daß dieser die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt“, und am Ende des Absatzes wird folgender Satz angefügt: „Darüber hinaus kann die Europäische Gemeinschaft verlangen, daß der Drittstaat, in dem eine anerkannte Organisation niedergelassen ist, die in der

Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt“.

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Auftragsverhältnis wird durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung oder eine gleichwertige rechtliche Vereinbarung geregelt, in der die von den Organisationen wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im einzelnen aufgeführt sind und die zumindest folgendes enthält:

- die Bestimmungen des Anhangs II der IMO-Entscheidung A.739(18) über Leitlinien für die Ermächtigung der im Auftrag der Verwaltung tätigen Organisationen, wie im Anhang, in den Anlagen und in der Beilage zum IMO MSC/Rundschreiben 710 und zum MEPC/Rundschreiben 307 über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen, im Auftrag der Verwaltung tätig zu werden, im einzelnen festgelegt;

- die folgenden Bestimmungen über die Beschränkung der finanziellen Haftung:

- i) befindet ein Gericht rechtskräftig, daß die Verwaltung bei einem Ereignis für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen oder für die Verletzung oder den Tod von Menschen haftet, und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, daß dies durch Vorsatz, vorsätzliche Unterlassung oder grobe Fahrlässigkeit der anerkannten Organisation, ihrer Einrichtungen, Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation Schadenersatz in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts den Verlust oder die Beschädigung von Sachen oder die Verletzung oder den Tod von Menschen verursacht hat;

- ii) befindet ein Gericht rechtskräftig, daß die Verwaltung bei einem Ereignis für die Verletzung oder den Tod von Menschen haftet und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, daß dies durch Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit oder Unterlassung der anerkannten Organisation, ihrer Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation Schadenersatz in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts die Verletzung oder den Tod von Menschen verursacht hat, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 5 Millionen EUR;

iii) befindet ein Gericht rechtskräftig, daß die Verwaltung bei einem Ereignis für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen haftet und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, daß dies durch Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit oder Unterlassung der anerkannten Organisation, ihrer Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation Schadenersatz in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts den Verlust oder die Beschädigung von Sachen verursacht hat, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 2,5 Millionen EUR;

iv) die Parteien haften nicht gegenseitig für den konkreten, indirekten oder in Folge auftretenden Verlust oder die konkrete, indirekte oder in Folge auftretende Beschädigung von Sachen, die aus im Rahmen der Vereinbarung erbrachten Diensten entstehen, unter anderem, aber nicht ausschließlich, Gewinnverlust, Produktionsausfall, Verlust des Vertrags, Nutzungsausfall, Betriebsunterbrechung oder jeglicher andere einer Partei entstehende konkrete, indirekte oder in Folge auftretende Verlust unabhängig von dem Ereignis, das ihn herbeigeführt hat;

v) unbeschadet des Vorstehenden haben bei jedem aus der Dienstleistung oder der Nichterfüllung der anerkannten Organisation im Rahmen dieser Vereinbarung entstehenden Schaden die anerkannte Organisation, ihr Führungspersonal, ihre Angestellten, Vertreter oder andere Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, Anspruch auf die gleichen Rechtsbehelfe (unter anderem, aber nicht ausschließlich, jede Haftungsbefreiung oder -beschränkung) wie sie den Mitarbeitern der Verwaltung zur Verfügung stehen würden, wenn sie diese Dienstleistung erbracht hätten;

— Bestimmungen über die regelmäßige Kontrolle der von den Organisationen für die Verwaltung wahrgenommenen Aufgaben seitens der Verwaltung oder einer von ihr benannten unparteiischen externen Stelle, gemäß Artikel 11 Absatz 1;

— die Möglichkeit stichprobenartiger und eingehender Schiffsüberprüfungen;

— Bestimmungen für die Weitergabe wesentlicher Angaben über die von einer Organisation klassifizierte Flotte sowie über Klassenwechsel, Aussetzung oder Entzug der Klasse ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen, gemäß Artikel 14 Absatz 3“.

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten genaue Angaben zu

dem gemäß diesem Artikel begründeten Auftragsverhältnis.“

6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

In den Fällen, in denen auf diesen Artikel verwiesen wird, findet das Regelungsverfahren gemäß Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG im Einklang mit Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 des Beschlusses Anwendung.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist beträgt drei Monate.

Dieser Ausschuß wird von der Kommission mindestens einmal jährlich und jeweils bei Bedarf einberufen, wenn gemäß Artikel 10 ein Mitgliedstaat die Ermächtigung einer Organisation oder die Kommission die Anerkennung einer Organisation aussetzt. Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.“

7. Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— spätere Änderungen der in Artikel 2 Buchstabe d) und in Artikel 6 Absatz 2 genannten internationalen Übereinkommen sowie die einschlägigen Protokolle, Kodizes und Entschlüsse nach ihrem Inkrafttreten in diese Richtlinie zu übernehmen,“

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„(1) Den Organisationen gemäß Artikel 4, die die Kriterien des Anhangs nicht mehr erfüllen oder deren Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Absatz 2 unzureichend ist, wird die Anerkennung entzogen. Die Anerkennung wird von der Kommission nach dem in Artikel 7 genannten Verfahren entzogen, nachdem die Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat.

(2) Bei der Ausarbeitung von Entwürfen für eine Entscheidung gemäß Absatz 1 berücksichtigt die Kommission das Ergebnis der Überprüfungen der anerkannten Organisationen gemäß Artikel 11 sowie die Aufzeichnungen über die Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, die für alle von dieser Organisation klassifizierten Schiffe unabhängig von der Flagge, die diese Schiffe führen, erstellt werden.

Die Angaben zur Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung stützen sich auf die Statistiken des Pariser Übereinkommens über die Hafenstaatkontrolle und/oder ähnlicher Übereinkommen. Weitere Angaben können einer Analyse der Unfälle entnommen werden, in die Schiffe der anerkannten Organisationen verwickelt waren.

Ferner werden die Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 herangezogen, um die Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung zu beurteilen.

Der Ausschuß nach Artikel 7 legt die Kriterien fest, anhand derer auf der Grundlage der in diesem Absatz genannten Angaben entschieden wird, wann die Leistungsfähigkeit einer im Auftrag eines Flaggenstaates tätigen Organisation als unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt angesehen werden kann. Die Kommission legt dem Ausschuß die Entwürfe für Entscheidungen gemäß Absatz 1 von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats vor.“

9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

- a) Die beiden ersten Sätze werden zu Absatz 1 und erhalten folgende Fassung:

„(1) Befindet ein Mitgliedstaat, daß eine anerkannte Organisation nicht länger ermächtigt sein darf, in seinem Auftrag die in Artikel 3 beschriebenen Aufgaben wahrzunehmen, so kann er diese Ermächtigung ungeachtet der im Anhang aufgeführten Kriterien durch folgendes Verfahren aussetzen:“.

- b) Folgende Absätze werden angefügt:

„(2) Gelangt die Kommission zu der Ansicht, daß sich die Leistungsfähigkeit einer anerkannten Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung verschlechtern, ohne daß jedoch der Entzug ihrer Anerkennung aufgrund der Kriterien gemäß Artikel 9 Absatz 2 gerechtfertigt ist, so kann sie dies der anerkannten Organisation mitteilen und sie auffordern, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um ihre Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung zu verbessern. Versäumt es die anerkannte Organisation, dem angemessen nachzukommen oder gelangt die Kommission zu der Ansicht, daß die von der anerkannten Organisation ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung unzureichend waren, kann die Kommission die Anerkennung der Organisation nach dem in Artikel 7 genannten Verfahren ein Jahr lang aussetzen, nachdem die betroffene Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat. Während dieser Frist darf die anerkannte Organisation keine Zeugnisse für Schiffe ausstellen oder erneuern, die die Flagge der Mitgliedstaaten führen; Zeugnisse, die diese Organisation bereits ausgestellt oder erneuert hat, bleiben dagegen gültig.

(3) Das Verfahren des Absatzes 2 findet ferner Anwendung, wenn der Kommission Nachweise dafür vorliegen, daß eine anerkannte Organisation die Vorschriften des Artikels 14 Absätze 3, 4 oder 5 nicht erfüllt hat.

(4) Ein Jahr nach der Aussetzung der Anerkennung einer Organisation durch die Kommission beurteilt die Kommission, ob die in den Absätzen 2 und 3 genannten Mängel, aufgrund derer die Aussetzung erfolgte, behoben wurden. Bestehen diese Mängel weiter, wird die

Anerkennung nach dem in Artikel 7 genannten Verfahren entzogen.“

10. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird folgender Text gestrichen: „... und daß sie den im Anhang aufgeführten Kriterien genügen. Dies kann entweder durch eine unmittelbare Kontrolle der anerkannten Organisationen durch die zuständige Verwaltung geschehen oder, wenn die Organisation in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist, dadurch, daß er sich auf von der Verwaltung dieses anderen Mitgliedstaats vorgenommene entsprechende Kontrollen stützt.“
- b) In Absatz 2 wird „Jeder Mitgliedstaat nimmt diese Aufgabe alle zwei Jahre wahr“ ersetzt durch „Jeder Mitgliedstaat nimmt diese Aufgabe mindestens alle zwei Jahre wahr“.
- c) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.
- d) Ein neuer Absatz 3 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

„(3) Alle anerkannten Organisationen werden von der Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die entsprechende Anerkennung beantragt hat, regelmäßig und mindestens alle drei Jahre darauf hin überprüft, ob sie die Kriterien des Anhangs erfüllen. Bei der Auswahl der zu überprüfenden Organisationen beachtet die Kommission insbesondere die Leistungsfähigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, die Unfallberichte und die Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12. Die Überprüfungen können Besuche bei den regionalen Niederlassungen der Organisation sowie stichprobenartige und eingehende Überprüfungen von Schiffen umfassen. Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten einen Bericht mit den Ergebnissen der Überprüfung.“

11. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„In Wahrnehmung ihrer Überprüfungsrechte und -pflichten als Hafenstaaten melden die Mitgliedstaaten der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten, wenn sie gültige Zeugnisse entdecken, die von einer im Auftrag eines Flaggenstaates tätigen Organisation für ein Schiff ausgestellt wurden, das die einschlägigen Vorschriften der internationalen Übereinkommen nicht erfüllt, sowie alle bei einem Schiff, das ein gültiges Klassenzeugnis mit sich führt, festgestellten Mängel in Bereichen, für die dieses Zeugnis gilt. Für die Zwecke dieses Artikels sind nur solche Fälle zu melden, in denen ein Schiff eine ernsthafte Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt darstellt oder in denen die Organisationen nachweislich grob fahrlässig gehandelt haben.“

12. Artikel 13 wird gestrichen.

13. Die Artikel 14, 15, 16 und 17 werden entsprechend zu den Artikeln 13, 14, 15 und 16.

14. Artikel 14 Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Die anerkannten Organisationen machen der Verwaltung und der Kommission alle sachdienlichen Angaben über die von ihnen klassifizierte Flotte, über Klassenwechsel, Aussetzung und Entzug der Klasse ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen. Die Angaben über den Klassenwechsel, die Aussetzung und den Entzug der Klasse von Schiffen, unter anderem auch Angaben über noch ausstehende beziehungsweise noch nicht berücksichtigte Besichtigungen, Empfehlungen, Klassifikationsbedingungen, Betriebsbedingungen oder Einschränkungen des Betriebs, die bei ihr klassifizierten Schiffen auferlegt wurden — und zwar ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen — sind ferner dem Sirenac-Informationssystem für die Überprüfungen der Hafensaatkontrolle zu übermitteln.“

(4) Die anerkannten Organisationen stellen, ungeachtet seiner Flagge, für ein Schiff, das aus Sicherheitsgründen ausklassifiziert oder in eine andere Klasse eingestuft wurde, ein Zeugnis erst nach Unterrichtung der zuständigen Behörde des Flaggenstaats aus, die entscheidet, ob eine vollständige Überprüfung erforderlich ist.“

Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Wechselt ein Schiff von einer anerkannten Organisation zu einer anderen, so unterrichtet die abgebende Organisation die aufnehmende Organisation von allen noch ausstehenden beziehungsweise noch nicht berücksichtigten Besichtigungen, Empfehlungen, Klassifikationsbedingungen, Betriebsbedingungen oder Einschränkungen des Betriebs, die dem Schiff auferlegt wurden. Beim Wechsel übergibt die abgebende Organisation der aufnehmenden Organisation die vollständigen Unterlagen des Schiffs. Die aufnehmende Organisation kann dem Schiff erst dann Zeugnisse ausstellen, wenn die ausstehenden Besichtigungen zufriedenstellend abgeschlossen und alle unberücksichtigten Empfehlungen oder Klassifikationsbedingungen, die dem Schiff auferlegt wurden, den Angaben der abgebenden Organisation entsprechend erledigt wurden. Vor Ausstellung der Zeugnisse teilt die aufnehmende Organisation der abgebenden Organisation den Zeitpunkt der Ausstellung der Zeugnisse mit und bestätigt Datum, Ort und Maßnahmen, die zur Erledigung sämtlicher ausstehender beziehungsweise noch nicht berücksichtigter Besichtigungen, Empfehlungen und Klassifikationsbedingungen ergriffen wurden. Die anerkannten Organisationen arbeiten zusammen, um die Bestimmungen dieses Absatzes ordnungsgemäß anzuwenden.“

15. Artikel 15 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.“

16. Der Anhang der Richtlinie wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 des Teils „A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN“ wird das Wort „sollte“ durch das Wort „muß“ ersetzt.

b) In Absatz 3 des Teils „A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN“, zweiter Satz, wird das Wort „wären“ durch das Wort „sind“ ersetzt.

c) In Absatz 4 des Teils „A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN“ wird das Wort „sollte“ durch das Wort „muß“ ersetzt.

d) In Absatz 5 des Teils „A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN“ wird das Wort „sollte“ durch das Wort „muß“ ersetzt. Dem Absatz werden folgende Worte angefügt: „oder in einer elektronischen Datenbank erfassen lassen, zu der die beteiligten Parteien Zugang haben“.

e) In Absatz 6 des Teils „A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN“, erster und zweiter Satz, wird das Wort „sollte“ durch das Wort „darf“ ersetzt.

f) In Absatz 7 des Teils „A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN“ wird das Wort „sollte“ durch das Wort „muß“ ersetzt.

g) In Absatz 4 des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ wird nach „der Verwaltung“ eingefügt: „und der Kommission“.

h) Dem Absatz 5 des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ wird angefügt: „Die Politik der Organisation muß sich an Zielvorgaben und Indikatoren für die Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung ausrichten“.

i) Dem Absatz 6 Buchstabe b) des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ werden folgende Worte angefügt: „und ein internes System zur Bewertung der Qualität der Dienste hinsichtlich dieses Vorschriftenwerks eingeführt wurde“.

j) Dem Absatz 6 Buchstabe c) des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ werden folgende Worte angefügt: „und ein internes System zur Bewertung der Qualität der Dienste hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen eingeführt wurde“.

k) Absatz 6 Buchstabe g) des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ erhält folgende Fassung:

„g) die hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen durchgeführt werden; in jedem Fall müssen die hauptamtlichen Besichtiger über umfassende Kenntnisse des speziellen Typs des Schiffs, auf dem sie hoheitliche Tätigkeiten wahrnehmen, und der entsprechenden einschlägigen Vorschriften verfügen;“.

l) (gilt nur für die englische Fassung): Am Ende des Absatzes 6 Buchstabe i) des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ wird das Wort „and“ gestrichen.

m) Absatz 6 Buchstabe j) des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ erhält folgende Fassung:

„j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten in allen Niederlassungen der Organisation unterhalten wird.“

n) Dem Absatz 6 des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ werden folgende beiden Absätze angefügt:

„k) die im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung vorgeschriebenen hoheitlichen Besichtigungen und Überprüfungen, zu denen die Organisation ermächtigt ist, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entscheidung A.746 (18) über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden;

l) daß klare und unmittelbare Verantwortlichkeiten und Kontrollbefugnisse zwischen der Zentrale und den örtlichen Vertretungen der Gesellschaft zugewiesen sind.“

o) Absatz 7 Buchstabe b) des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ erhält folgende Fassung:

„b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind, einschließlich der Mittel, die notwendig sind, um — durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals und im Einklang mit dem An-

hang der IMO-Entscheidung A.788 (19) über Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen — die Verwendung und die Instandhaltung der landgestützten und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand der Zeugniserteilung sein sollen, zu beurteilen.“

p) In Absatz 9 des Teils „B. BESONDERE ANFORDERUNGEN“ wird das Wort „sollte“ durch das Wort „muß“ ersetzt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens zwölf Monate nach Erlass dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3

Die Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

(2000/C 212 E/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2000) 142 endg. — 2000/0067(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 22. März 2000)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen im Bereich des Seeverkehrs weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verhinderung der Umweltverschmutzung ergriffen werden.
- (2) Die Gemeinschaft ist ernstlich besorgt über Unfälle von Öltankschiffen und über die damit einhergehende Verschmutzung ihrer Küsten und die Schädigung der Pflanzen- und Tierwelt sowie anderer Meeresressourcen.
- (3) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung „Für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr“⁽¹⁾ das Ersuchen der außerordentlichen Ratstagung „Umwelt“ und „Verkehr“ vom 25. Januar 1993 hervorgehoben, die Maßnahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung der Sicherheitslücke zwischen neuen und vorhandenen Schiffen zu unterstützen, indem vorhandene, früheren Normen entsprechende Schiffe nachgerüstet und/oder nach einer vernünftigen Betriebsdauer außer Dienst gestellt werden, wobei Öltankschiffen, die den 1982 in Kraft getretenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 und dem Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78) nicht entsprechen, besonderes Augenmerk zu widmen ist.

(4) Das Europäische Parlament hat die Mitteilung der Kommission in seiner Entschließung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr⁽²⁾ begrüßt und insbesondere dazu aufgerufen, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Öltankschiffen zu ergreifen.

(5) Der Rat hat die Ziele der Mitteilung der Kommission in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993⁽³⁾ umfassend unterstützt.

(6) Auf internationaler Ebene hat die Internationale Seeschiffahrts-Organisation im Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem entsprechenden Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78) Regeln für die Konstruktion und den Betrieb von Öltankschiffen zur Verhütung der Meeresverschmutzung international vereinbart.

(7) Wichtige Änderungen des MARPOL-Übereinkommens von 1973/1978, die strengere Maßnahmen bezüglich der Anforderungen an die Konstruktion und den Bau von Öltankschiffen umfassen, wurden am 6. März 1992 von der IMO verabschiedet und sind am 6. Juli 1993 in Kraft getreten. Diese Maßnahmen sehen vor, daß ab dem 6. Juli 1996 abgelieferte Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, womit eine Ölverschmutzung im Fall eines Zusammenstoßes oder eines Auflaufens verhindert werden soll. Im Rahmen dieser Änderungen trat am 6. Juli 1995 eine Einführungsregelung für Einhüllen-Öltankschiffe, die vor diesem Datum abgeliefert wurden, in Kraft, wonach solche Öltankschiffe spätestens 25 Jahre, in manchen Fällen 30 Jahre, nach Ablieferung eine Doppelhülle haben oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen entsprechen müssen. Aufgrund dieser Maßnahmen dürfen vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die die Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung nicht erfüllen, international ab 2007, in einigen Fällen ab 2012, nicht mehr betrieben werden, wenn sie nicht den MARPOL-Anforderungen der Regel 13F von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen. Für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die den Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietender Anordnung entsprechen, läuft die Frist spätestens 2026 ab.

⁽¹⁾ KOM(93) 66 endg. vom 24.2.1993.

⁽²⁾ ABl. C 91 vom 28.3.1994, S. 301.

⁽³⁾ ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

- (8) Vor Verabschiedung dieser Änderungen von MARPOL 73/78 hatten die USA bereits 1990 den Oil Pollution Act verabschiedet, der Doppelhüllen sowohl für neue als auch für vorhandene Tankschiffe vorschreibt. Diese Bestimmungen sehen vor, daß Einhüllen-Öltankschiffe ohne Doppelboden oder Doppelwände ab dem 1. Januar 2010 nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden dürfen, sofern sie die Doppelhüllenanforderungen nicht erfüllen. Zusätzlich dürfen Einhüllen-Öltankschiffe in dem Zeitraum vor Ablauf dieser Frist ab 2005 nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden, wenn sie ein Alter von 25 Jahren, in bestimmten Fällen 23 Jahren, haben, sofern sie die Doppelhüllenanforderung nicht erfüllen. Für Einhüllen-Öltankschiffe mit Doppelboden oder Doppelwänden läuft diese Frist am 1. Januar 2015 ab, und die Altersgrenze für das Schiff beläuft sich im vorangehenden Zeitraum zwischen 2005 und 2015 auf 30 Jahre, in bestimmten Fällen auf 28 Jahre.
- (9) Es ist davon auszugehen, daß die Unterschiede zwischen der internationalen Regelung und der von den USA geschaffenen Regelung bezüglich der Altersgrenzen und Fristen für die Anwendung der Doppelhüllenanforderung auf vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe ab 2005 dazu führen werden, daß Einhüllen-Öltankschiffe, die aufgrund ihres Alters nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden dürfen, statt dessen insbesondere nach Ablauf der Fristen 2010 und 2015 in anderen Regionen der Welt, unter anderem auch in der Europäischen Union, eingesetzt und dort weiter betrieben werden, bis sie die Doppelhüllenanforderungen entsprechend den im MARPOL-Übereinkommen 73/78 festgelegten Altersgrenzen erfüllen müssen.
- (10) Aus den nach dem Schiffsalter aufgeschlüsselten Statistiken über Tankschiffsunfälle geht hervor, daß ältere Schiffe in höherem Maße unfallanfällig sind. Auf internationaler Ebene besteht Einigkeit darüber, daß die Annahme der 1992 beschlossenen Änderungen des MARPOL-Übereinkommens, die die Anwendung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion auf vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe ab einem bestimmten Alter vorschreiben, einen besseren Schutz vor Ölunfällen bei einem Zusammenstoß oder eines Auflaufens dieser Öltankschiffe bieten.
- (11) Es liegt im Interesse der Gemeinschaft, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen verhindert wird, daß Einhüllen-Öltankschiffe, die aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters oder nach Ablauf der einschlägigen Frist aufgrund des Oil Pollution Act 1990 nicht mehr von und nach US-Häfen betrieben werden dürfen, erstmals oder weiterhin von und nach europäischen Häfen verkehren und dadurch die Gefahr von Ölunfällen in europäischen Gewässern gleich hoch bleibt oder steigt.
- (12) Diese Maßnahmen sollten auf den Grundsätzen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 beruhen, daß vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe den Anforderungen bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion spätestens bei Erreichen eines bestimmten Alters entsprechen müssen. Die Altersgrenzen in diesen Maßnahmen sollten an denen des Oil Pollution Act 1990 ausgerichtet sein. Zu diesem Zweck sollten die Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe beschleunigt eingeführt werden, indem die Altersgrenzen und Fristen in Anlehnung an diejenigen des Oil Pollution Act 1990 festgelegt werden, bei deren Erreichen diese Schiffe die Anforderungen als Voraussetzung für das Anlaufen eines Hafens oder Befahrens der internen Gewässer eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft erfüllen müssen.
- (13) Die Anforderungen der Regel 13G von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion gelten hinsichtlich vorhandener Einhüllen-Öltankschiffe nur für Rohöltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit. Die Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion von Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 gelten für Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit, die nach dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden. Aufgrund dieser unterschiedlichen Größenklassen beim Anwendungsbereich bleibt die Kategorie der Einhüllen-Rohöltankschiffe, die vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden und eine Tragfähigkeit zwischen 600 und 20 000 Tonnen aufweisen, sowie Produktentanker, die vor dem 6. Juli 1996 abgeliefert wurden und eine Tragfähigkeit zwischen 600 und 30 000 Tonnen aufweisen, unberührt. Angesichts der Bedeutung dieser Kategorie von Öltankschiffen niedrigerer Tonnage für den innergemeinschaftlichen Handel sollten ähnliche Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, daß diese Tankschiffe ebenfalls den Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen müssen. Zu diesem Zweck sollte die Einführung der Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion für diese Kategorie von Einhüllen-Öltankschiffen als Voraussetzung für das Anlaufen eines Hafens oder das Befahren der inneren Gewässer eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft vorgeschrieben werden.
- (14) Das Europäische Parlament hat in seiner EntschlieÙung zum Ölunfall vor der französischen Küste vom 20. Januar 2000 Anstrengungen der Kommission begrüÙt, den Zeitpunkt vorzuverlegen, ab dem alle Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen müssen.
- (15) Die beschleunigte Einführung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion für Einhüllen-Öltankschiffe sollte durch flankierende Maßnahmen ergänzt werden, die einen Anreiz für den Einsatz von Öltankschiffen mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion vor der Anwendung der Regelung für die beschleunigte Einführung bieten. Diese flankierenden Maßnahmen sollten finanzielle Anreize für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion und finanzielle Nachteile für Einhüllen-Öltankschiffe vorsehen, die von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft eingesetzt werden.

- (16) Die flankierenden Maßnahmen sollten auf den Grundsätzen der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entscheidung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast⁽¹⁾ beruhen. Gemäß diesen Grundsätzen werden den umweltfreundlichsten Öltankschiffen geringere Hafen- und Lotsengebühren auferlegt als Schiffen, die einen schlechteren Schutz vor Ölverschmutzung bieten.
- (17) Die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 trägt nicht der Tatsache Rechnung, daß Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion einen besseren Schutz vor Ölunfällen als Einhüllen-Öltankschiffe bieten. Die Verordnung unterscheidet hinsichtlich der Ermäßigung von Hafen- und Lotsengebühren nicht zwischen Einhüllen- und Doppelhüllen-Öltankschiffen, die beide mit Tanks für getrennten Ballast ausgestattet sind.
- (18) Angesichts des nahen Fristablaufs für Einhüllen-Öltankschiffe, die den MARPOL-Anforderungen 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung nicht entsprechen, sind unterschiedliche Gebühren nach der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 für solche Öltankschiffe und für Tankschiffe, die die MARPOL-Anforderungen 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung erfüllen, nicht länger gerechtfertigt.
- (19) Im Hinblick auf die Förderung des Einsatzes von Öltankschiffen mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion im Verkehr mit europäischen Häfen sollte das Anreizsystem der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 durch ein System ersetzt werden, das während des Zeitraums der beschleunigten Einführung den Betrieb von Öltankschiffen fördert, die den Anforderungen bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen, und vom Betrieb von Öltankschiffen abhält, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen. Zu diesem Zweck sollte die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates aufgehoben werden.
- (20) Die finanziellen Anreize für Öltankschiffe, die den Anforderungen bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen, und die finanziellen Nachteile für Öltankschiffe, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen, sollten auf einem kombinierten System beruhen, das eine Ermäßigung der Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die den Anforderungen bezüglich Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen, und einen Aufschlag auf die Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen, vorsieht.
- (21) Hafen- und Lotsengebühren sollten im Verhältnis zu den erbrachten Dienstleistungen stehen und nichtdiskriminierend berechnet werden.
- (22) Dieses kombinierte System aus Ermäßigungen und Aufschlägen auf Hafen- und Lotsengebühren sollte ausgeglichen sein, um die Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten vor Ertragseinbußen zu schützen und zu verhindern, daß solche Einbußen zu einer Verschlechterung der Qualität dieser Dienste oder zu einer ausgleichsweißen Anhebung von Hafen- und Lotsengebühren für Schiffe, die nicht für den Transport von Rohöl und Ölprodukten eingesetzt werden, führen.
- (23) Angesichts der Tatsache, daß die Zahl der Öltankschiffe, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, während der beschleunigten Einführung beständig steigen und die Zahl der Einhüllen-Öltankschiffe während dieses Zeitraums beständig abnehmen wird, sollte eine Ausgewogenheit der Erträge der Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten dadurch erreicht werden, daß die Ermäßigung der Hafen- und Lotsengebühren für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion mit dem Alter der Schiffe geringer wird und der Aufschlag auf die Hafen- und Lotsengebühren für Einhüllen-Öltankschiffe mit dem Alter der Schiffe ansteigt. Die Gebührendifferenzierung sollte beendet werden, wenn die Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion vollständig abgeschlossen ist.
- (24) Da die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽²⁾ sind, sollten sie unter Anwendung des Regelungsverfahrens des Artikels 5 dieses Beschlusses getroffen werden.
- (25) Gewisse Bestimmungen dieser Verordnung, die Bezugnahmen auf Regeln von MARPOL 73/78 enthalten, können durch die Kommission, unterstützt durch den Ausschuß, geändert werden, um sie an verabschiedete oder in Kraft getretene Änderungen dieser Regeln anzupassen. Die Prozentsätze der anwendbaren Ermäßigungen und Aufschläge auf Hafen- und Lotsengebühren im Anhang können ebenfalls von diesem Ausschuß geändert werden, um sicherzustellen, daß die Erträge der Erbringer von Hafen- und Lotsendiensten angesichts der Geschwindigkeit und des Umfangs der Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion während des Einführungszeitraums ausgeglichen bleiben —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Verordnung ist

— die Anforderungen von MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion auf Einhüllen-Öltankschiffe beschleunigt anzuwenden und

⁽¹⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- ein System finanzieller Anreize und Nachteile zu schaffen, das eine Ermäßigung von Hafен- und Lotsengebühren für Öltankschiffe, die eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen, und Aufschläge auf diese Gebühren für Öltankschiffe, die diesen Anforderungen noch nicht entsprechen, vorsieht.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Öltankschiffe von 600 Tonnen Tragfähigkeit und mehr,

- die in einen Hafen oder die inneren Gewässer eines Mitgliedstaats einlaufen, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, oder
- die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung:

1. ist „MARPOL 73/78“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem entsprechenden Protokoll von 1978 einschließlich der in Kraft getretenen Änderungen;
2. ist „Öltankschiff“ ein Öltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (4) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
3. ist „Tragfähigkeit“ (dw) die Tragfähigkeit gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (22) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
4. ist „neues Öltankschiff“ ein neues Öltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (26) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
5. ist „Rohöltankschiff“ ein Rohöltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (29) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
6. ist „Produktentanker“ ein Produktentanker gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 1 (30) von Anhang I zu MARPOL 73/78;
7. ist „Einhüllen-Öltankschiff“ ein Öltankschiff, das nicht die Anforderungen der Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllt;
8. ist „Doppelhüllen-Öltankschiff“ ein Öltankschiff, das die Anforderungen der Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllt;
9. ist „Alter“ das Alter eines Schiffs in Jahren ab dem Tag seiner Ablieferung;
10. ist „Hafenbehörde“ eine öffentliche Stelle oder eine Privatperson, die gegen Entgelt Einrichtungen für die Schifffahrt bereitstellt und Dienste erbringt;
11. ist „Lotsenbehörde“ eine öffentliche Stelle oder eine Privatperson, die berechtigt ist, Lotsendienste für Schiffe zu erbringen.

Artikel 4

Erfüllung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion durch Eindhüllen-Öltankschiffe

(1) Die Mitgliedstaaten erlauben Eindhüllen-Öltankschiffen nach dem frühesten der im folgenden angegebenen Zeitpunkte nicht, in ihre Häfen oder inneren Gewässer einzufahren, sofern diese Tankschiffe nicht spätestens zu dem frühesten der angegebenen Zeitpunkte die Anforderungen der Regel 13F von Anhang I zu MARPOL 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllen:

1. Rohöltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 nicht erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 23 Jahren oder ab dem 1. Juni 2005;
2. Rohöltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 28 Jahren oder ab dem 1. Januar 2010;
3. Rohöltankschiffe ab 600 bis unter 20 000 Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker ab 600 Tonnen bis unter 30 000 Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 nicht erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 25 Jahren oder ab dem 1. Januar 2015;
4. Rohöltankschiffe ab 600 Tonnen bis unter 20 000 Tonnen Tragfähigkeit und Produktentanker ab 600 Tonnen bis unter 30 000 Tonnen Tragfähigkeit, die die Anforderungen an neue Öltankschiffe der Regeln 13, 13B, 13E und 18(4) von Anhang I zu MARPOL 73/78 erfüllen, ab Erreichen eines Alters von 30 Jahren oder ab dem 1. Januar 2015.

(2) Andere bauliche oder betriebliche Maßnahmen wie beispielsweise die hydrostatisch ausgeglichene Beladung gemäß Regel 13G(7) von Anhang I zu MARPOL 73/78 sind als Ersatz zur Erfüllung der Anforderungen von Absatz 1 nicht zulässig.

Artikel 5

Differenzierung der Hafен- und Lotsengebühren für Doppelhüllen- und Eindhüllen-Öltankschiffe

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß Hafен- und Lotsenbehörden bei der Berechnung von Hafен- und Lotsengebühren für Öltankschiffe ein System differenzierter Gebühren mit folgenden Merkmalen anwenden:

- Die Gebühren für Doppelhüllen-Öltankschiffe werden gegenüber den Gebühren für Einhüllen-Öltankschiffe derselben Tragfähigkeit mit einem Alter unter 5 Jahren mindestens um die im Anhang aufgeführten Prozentsätze ermäßigt.
 - Die Gebühren für Einhüllen-Öltankschiffe werden gegenüber den Gebühren für Einhüllen-Öltankschiffe derselben Tragfähigkeit mit einem Alter unter 5 Jahren mindestens um die im Anhang aufgeführten Prozentsätze erhöht.
- (2) Werden die Hafen- und Lotsengebühren anhand eines anderen Kriteriums als der Tragfähigkeit berechnet, stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß das von den Hafenbehörden und Lotsenbehörden angewendete Gebührensystem mindestens dieselben prozentualen Ermäßigungen für Doppelhüllen-Öltankschiffe und Aufschläge für Einhüllen-Öltankschiffe wie in Absatz 1 genannt vorsieht.
- (3) Das System differenzierter Hafen- und Lotsengebühren ist ab dem spätesten in Artikel 4 genannten Zeitpunkt nicht mehr anzuwenden.

Artikel 6

Notifizierung der IMO

Der Ratsvorsitz und die Kommission notifizieren der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation die Verabschiedung dieser Verordnung, wobei auf Artikel 211 Absatz 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen Bezug genommen wird.

Artikel 7

Überwachung und Berichterstattung

- (1) Die Mitgliedstaaten überprüfen regelmäßig, daß Hafenbehörden und Lotsenbehörden das in Artikel 5 bestimmte System differenzierter Gebühren ordnungsgemäß anwenden.
- (2) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission jährlich einen Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung, einschließlich Verstößen ihrer Hafenbehörden und Lotsenbehörden, vor. Der Bericht ist bis zum 30. April des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres vorzulegen.

Artikel 8

Ausschußverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuß unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.
- (3) Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.

Artikel 9

Änderungsverfahren

- (1) Die Bezugnahmen in den Artikeln auf die Regeln des Anhangs I zu MARPOL 73/78 können gemäß dem Verfahren des Artikels 8 geändert werden, um sie an Änderungen dieser Regeln, die von der IMO verabschiedet wurden, anzupassen.
- (2) Gemäß dem Verfahren des Artikels 8 können die im Anhang aufgeführten Prozentsätze der Ermäßigungen und Aufschläge des Systems differenzierter Hafen- und Lotsengebühren geändert werden, um der Geschwindigkeit und dem Umfang der Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen durch Doppelhüllen-Öltankschiffe während des Einführungszeitraums Rechnung zu tragen.

Artikel 10

Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates

Die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entscheidung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast⁽²⁾ wird aufgehoben.

Artikel 11

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen zu gegebener Zeit, jedoch vor dem in Artikel 12 genannten Anwendungsdatum, die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um diese Verordnung umzusetzen.
- (2) Wenn die Mitgliedstaaten die in Absatz 1 genannten Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Verordnung Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich die wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft. Sie gilt ab dem ... (12 Monate nach Inkrafttreten).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

⁽¹⁾ Richtlinie des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, (ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19).

⁽²⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1.

ANHANG

Gebührendifferenzierung bei Hafен- und Lotsengebühren für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion und Einhüllen-Öltankschiffe

Mindestprozentsätze der Ermäßigungen und Aufschläge gemäß Artikel 5

Alter des Schiffs	0—5	5—10	10—15	15—20	20—25	> 25
Ermäßigung für Öltankschiffe mit Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktion	- 25 %	- 20 %	- 15 %	- 10 %	- 5 %	keine
Aufschlag für Einhüllen-Öltankschiffe	kein	+ 10 %	+ 15 %	+ 20 %	+ 25 %	+ 30 %