

Euroopan yhteisöjen virallinen lehti

ISSN 1024-302X

C 212 E

43. vuosikerta

25. heinäkuuta 2000

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

I Tiedonantoja

.....

II Valmistavat säädökset

Komissio

2000/C 212 E/01	Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi organisaatioiden vapaaehtoisesta osallistumisesta ympäristöasioita koskevaan yhteisön hallinta- ja auditointijärjestelmään (EMAS-järjestelmä) (KOM(1999) 313 lopull. – 98/0303(COD)) ⁽¹⁾	1
2000/C 212 E/02	Muutettu ehdotus neuvoston päätökseksi yhteisön toimintaohjelmasta pelastuspalvelun alalla (KOM(1999) 400 lopull. – 98/0354 (CNS))	28
2000/C 212 E/03	Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen suurista polttolaitoksista ilmaan pääsevien epäpuhtauspäästöjen rajoittamisesta annetun neuvoston direktiivin 88/609/ETY muuttamisesta (KOM(1999) 611 lopull. – 98/0225(COD)) ⁽¹⁾	36
2000/C 212 E/04	Ehdotus neuvoston päätökseksi Euroopan yhteisön sitoutumisesta soveltamaan Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sääntöä N:o 13-H henkilöautojen tyyppihyväksynnästä jarrulaitteiden osalta (KOM(1999) 660 lopull. – 1999/0263(AVC)) ⁽¹⁾	46
2000/C 212 E/05	Ehdotus neuvoston päätökseksi Euroopan yhteisön sitoutumisesta soveltamaan hyötyajoneuvojen ja niiden perävaunujen pinnoitettujen ilmarenkaiden tuotannon tyyppihyväksynnästä annettua Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sääntöä N:o 109 (KOM(1999) 727 lopull. – 2000/0003(AVC)) ⁽¹⁾	79

FI

Hinta: 24,50 EUR ⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

(jatkuu kääntöpuolella)

Ilmoitusnumero

Sisältö (jatkuu)

Sivu

2000/C 212 E/06	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY muuttamisesta (KOM(2000) 142 lopull. – 2000/0065(COD)) ⁽¹⁾	102
2000/C 212 E/07	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi, alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY muuttamisesta (KOM(2000) 142 lopull. – 2000/0066(COD)) ⁽¹⁾	114
2000/C 212 E/08	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeatetusta käyttöönotosta (KOM(2000) 142 lopull. – 2000/0067(COD)) ⁽¹⁾	121

II

(Valmistavat säädökset)

KOMISSIO

Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi organisaatioiden vapaaehtoisesta osallistumisesta ympäristöasioita koskevaan yhteisön hallinta- ja auditointijärjestelmään (EMAS-järjestelmä) ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/01)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(1999) 313 lopull. — 98/0303(COD)

(Komission esittämä EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti 23 päivänä kesäkuuta)

⁽¹⁾ EYVL C 400, 22.12.1998, s. 7.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 130 s artiklan 1 kohdan),

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

noudattavat perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä yhteistoiminnassa Euroopan parlamentin kanssa,

sekä katsovat, että

- (1) perustamissopimuksen 2 artiklassa määrätään, että yhteisön yhtenä päämääränä on edistää kestävää kasvua koko yhteisössä, ja helmikuussa 1993 annetussa neuvoston päätöslauselmassa ⁽¹⁾ korostetaan kestävä kasvun merkitystä,
- (2) komission esittämässä ohjelmassa ”Kohti kestävä kehitys”, jonka yleisen lähestymistavan neuvosto hyväksyi 1 päivänä helmikuuta 1993 antamassaan päätöslauselmassa, korostetaan yritysten tehtäviä ja vastuuta sekä talouden vahvistamisesta että ympäristönsuojelun alalla kaikkialla yhteisössä,
- (3) ohjelmassa ”Kohti kestävä kehitys” painotetaan tarvetta monipuolistaa ympäristönsuojelun välineitä ja saada markkinamekanismien avulla organisaatiot sitoutumaan lähestymistapaan, jossa ne eivät tyydy ainoastaan noudattamaan kaikkia ympäristöä koskevia säädöksiä vaan toteuttavat myös aktiivisesti lisätoimia alalla, teollisuusyritysten vapaaehtoisesta osallistumisesta yhteisön ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmään,

MUUTETTU EHDOTUS

Ei muutoksia

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 175 artiklan,

Ei muutoksia

ottavat huomioon Euroopan parlamentin lausunnon,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä

Ei muutoksia

⁽¹⁾ EYVL C 138, 17.5.1993, s. 1.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

- (4) EMAS-järjestelmästä annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1836/93 on parantanut selvästi teollisuuden ympäristötoimien tehokkuutta,
- (5) ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmän olisi siksi oltava kaikkien sellaisten organisaatioiden toteutettavissa, joiden toiminnasta aiheutuu merkittäviä ympäristövaikutuksia, sillä järjestelmä tarjoaa kyseisille organisaatioille välineen näiden merkittävien vaikutusten hallitsemiseksi ja ympäristötoimien tehokkuuden parantamiseksi,
- (6) neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1836/93 täytäntöönpanosta saatujen kokemusten perusteella voidaan parantaa EMAS-järjestelmän mahdollisuuksia tehostaa yleisesti organisaatioiden ympäristötoimia,
- (7) perustamissopimuksen 3 b artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti eurooppalaisten organisaatioiden ympäristötoimien tehostumista edistävän EMAS-järjestelmän vaikutukset ovat saavutettavissa yhteisön tasolla. Tämän asetuksen tarkoituksena on ainoastaan varmistaa EMAS-järjestelmän yhdenmukainen toteuttaminen kaikkialla yhteisössä yhteisten sääntöjen, menettelyjen ja keskeisten vaatimusten avulla ja jättää kansallisella tasolla toteutettavissa olevat toimet jäsenvaltioiden vastuulle,
- (8) organisaatioiden vapaaehtoista osallistumista EMAS-järjestelmään on kannustettava ja osallistumisesta on oltava hyötyä sääntelyyn perustuvan valvonnan helpottumisen, kustannussäästöjen ja kohentuneen julkisuuskuvan muodossa,
- (9) on tärkeää, että pienet ja keski suuret yritykset osallistuvat EMAS-järjestelmään, ja niiden osallistumista olisi tuettava ottamalla käyttöön tai edistämällä teknisiä aputoimenpiteitä ja rakenteita, joilla tarjotaan tarvittavaa asiantuntijapua ja tukea tällaisille yrityksille,
- (10) komissio arvioi jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella, onko tarpeen ottaa käyttöön organisaatioiden EMAS-järjestelmään osallistumista edistäviä erityisiä toimia, etenkin pienten ja keski suurten yritysten osalta,
- (11) ympäristöjärjestelmää käyttävien organisaatioiden toiminnan avoimuutta ja luotettavuutta lisää se, että niiden hallintajärjestelmät, ympäristöauditointimenettelyt ja ympäristölausunnot tarkastetaan sen todentamiseksi, että ne ovat tämän asetuksen vaatimusten mukaisia, ja että ympäristötodentajat vahvistavat ympäristölausunnot ja niiden päivitykset,
- (5) ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmän olisi siksi oltava kaikkien sellaisten organisaatioiden toteutettavissa, joiden toiminnasta aiheutuu ympäristövaikutuksia, sillä järjestelmä tarjoaa kyseisille organisaatioille välineen näiden merkittävien vaikutusten hallitsemiseksi ja ympäristötoimien tehokkuuden parantamiseksi,
- Ei muutoksia
- (7) perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti eurooppalaisten organisaatioiden ympäristötoimien tehostumista edistävän EMAS-järjestelmän vaikutukset ovat saavutettavissa yhteisön tasolla. Tämän asetuksen tarkoituksena on ainoastaan varmistaa EMAS-järjestelmän yhdenmukainen toteuttaminen kaikkialla yhteisössä yhteisten sääntöjen, menettelyjen ja keskeisten vaatimusten avulla ja jättää kansallisella tasolla toteutettavissa olevat toimet jäsenvaltioiden vastuulle,
- Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

- (12) EMAS-järjestelmän uskottavuuden takaamiseksi on tarpeen varmistaa ympäristötodentajien pätevyys itsenäisen ja puolueettoman akkreditointijärjestelmän ja ympäristötodentajien toimien riittävän valvonnan avulla,
- (13) organisaatioita olisi kannustettava tuottamaan ja määrääjään julkistamaan ympäristölausuntoja, joista yleisö ja sidosryhmät saavat tietoa niiden ympäristötoimien tehokkuudesta,
- (14) komission on yhteisön menettelyjen mukaisesti mukautettava tämän asetuksen liitteet, otettava huomioon EMAS-järjestelmän kannalta olennaiset eurooppalaiset ja kansainväliset ympäristöstandardit ja laadittava yhdessä EMAS-järjestelmän sidosryhmien kanssa ohjeet, joiden avulla varmistetaan järjestelmän vaatimusten yhdenmukainen täytäntöönpano kaikissa jäsenvaltioissa,
- (18) tätä asetusta on syytä tarkistaa saatujen kokemusten perusteella tietyn voimassaoloajan kuluttua,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmä ja sen tavoitteet

- Organisaatioiden ympäristötoimien tehokkuuden arvioimiseksi ja parantamiseksi sekä asian kannalta merkityksellisten tietojen jakamiseksi yleisölle ja muille sidosryhmille, perustetaan yhteisön ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmä, jäljempänä "EMAS-järjestelmä", johon organisaatiot saavat osallistua vapaaehtoisesti.
- EMAS-järjestelmän tavoitteena on edistää organisaatioiden ympäristötoimien tehokkuuden jatkuvaa parantamista
 - rakentamalla ja toteuttamalla organisaatioiden ympäristöjärjestelmiä;
 - arvioimalla järjestelmällisesti, puolueettomasti ja säännöllisesti järjestelmien tehokkuutta;

MUUTETTU EHDOTUS

- (12) EMAS-järjestelmän uskottavuuden takaamiseksi on tarpeen varmistaa ympäristötodentajien pätevyys ja jatkuvasti parantaa sitä itsenäisen ja puolueettoman akkreditointijärjestelmän, uudelleen koulutuksen ja ympäristötodentajien toimien riittävän valvonnan avulla; kansallisten akkreditointilaitosten välille on vastaavasti kehitettävä tiivis yhteistyö,
- Ei muutoksia
- (15) jäsenvaltioiden on kehitettävä kannustimia, joilla organisaatioita rohkaistaan osallistumaan EMAS-järjestelmään,
- (16) komission on tuettava Euroopan unionin jäsenyyttä hakevia maita niiden perustaessa EMAS-järjestelmän täytäntöönpanossa tarvittavia rakenteita,
- (17) Euroopan unionin toimielinten on pyrittävä omaksumaan tähän asetukseen sisältyvät periaatteet, ja

Ei muutoksia

- Organisaatioiden ympäristötoimien tehokkuuden arvioimiseksi ja parantamiseksi sekä asian kannalta merkityksellisten tietojen jakamiseksi yleisölle ja muille, joiden etua asia koskee, perustetaan yhteisön ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmä, jäljempänä "EMAS-järjestelmä", johon organisaatiot saavat osallistua vapaaehtoisesti.

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

c) jakamalla yleisölle ja muille sidosryhmille tietoa ympäristötoimien tehokkuudesta;

c) jakamalla yleisölle ja muille, joiden etua asia koskee, tietoa ympäristötoimien tehokkuudesta;

d) edistämällä henkilöstön sitoutumista.

Ei muutoksia

3. EMAS-järjestelmällä ei rajoiteta ympäristövalvontaa koskevan yhteisön tai kansallisen lainsäädännön taikka yhteisön lainsäädännön ulkopuolelle jäävien teknisten standardien soveltamista, eikä kyseisestä lainsäädännöstä ja standardeista yrityksille aiheutuvia velvoitteita.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) "ympäristöpolitiikalla" organisaatioiden ympäristöä koskevia yleistavoitteita ja toimintaperiaatteita, mukaan lukien kaikkien ympäristöalalla säädettyjen asiaan kuuluvien määräysten noudattaminen;
- b) "ympäristökatselmuksella" alustavaa laajaa tutkimusta organisaation toimintaan liittyvistä ympäristökysymyksistä, ympäristövaikutuksista ja ympäristötoimien tehokkuudesta;
- c) "ympäristönäkökohdalla" organisaation toimintojen, tuotteiden tai palvelujen osaa, joka voi olla vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa;
HUOMAUTUS: Merkittävä ympäristönäkökohta on sellainen, jolla on tai voi olla merkittävä ympäristövaikutus;
- d) "ympäristövaikutuksella" mitä tahansa ympäristössä tapahtuvaa haitallista tai hyödyllistä muutosta, joka on kokonaan tai osittain organisaation toimintojen, tuotteiden tai palvelujen seurausta;
- e) "ympäristöohjelmalla" kuvausta niistä organisaation erityisistä päämääristä ja toimista, jotka on tarkoitettu nostamaan ympäristönsuojelun tasoa organisaatiossa, mukaan lukien kuvaus sellaisista toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä, joiden avulla voidaan saavuttaa nämä päämäärät, ja tarvittaessa näiden toimenpiteiden toteuttamiselle asetetut määräajat;
- f) "ympäristöpäämäärällä" yleisluontoista ympäristötavoitetta, jonka perustana on ympäristöpolitiikka ja jonka organisaatio asettaa itselleen, ja joka on määrällinen silloin, kun se on käytännössä mahdollista;
- g) "ympäristötavoitteella" ympäristöpäämääriin perustuvaa, organisaatiolle tai sen osille soveltuvaa yksityiskohtaista vaatimusta, joka on tarpeen asettaa ja täyttää ko. päämäärien saavuttamiseksi, ja joka on määrällinen silloin, kun se on käytännössä mahdollista;

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

- h) "ympäristöjärjestelmällä" sitä yleisen hallintajärjestelmän osaa, johon kuuluvat organisaatorakenne, vastuut, käytännön toimet, menettelyt, menetelmät ja voimavarat, joita tarvitaan ympäristöpolitiikan määrittelyyn ja sen täytäntöönpanoon;
- i) "ympäristöauditoinnilla" hallinnan apuvälinettä, johon sisältyy järjestelmällinen, dokumentoitu, säännöllinen ja puolueeton arvio organisaation, hallintajärjestelmän ja niiden menetelmien toiminnasta, joiden tarkoituksena on suojella ympäristöä, ja jonka tarkoituksena on
 - i) helpottaa sellaisten käytännön toimien valvontaa, jotka saattavat vaikuttaa ympäristöön;
 - ii) arvioida miten organisaatio noudattaa ympäristöpolitiikkaansa;
- j) "auditointijaksolla" ajanjaksoa, jonka aikana kaikki tietyn toimipaikan toiminnat auditoidaan;
- k) "ympäristölausunnolla" liitteessä III olevan 3.2 kohdan a–g alakohdassa lueteltuja yksityiskohtaisia tietoja;

l) "osapuolella, jonka etua asia koskee" yksittäistä henkilöä, ryhmää, myös viranomaisia, jota tai joita organisaation ympäristönsuojelun taso koskee taikka johon tai joihin se vaikuttaa;

l) "organisaatiolla" julkista tai yksityistä yritystä, yhtymää, konsernia, laitosta, viranomaista tai muuta yhteisöä, tai sellaisen osaa tai yhdistelmää, jolla yhtiömuodosta riippumatta on omat toiminnot ja hallinto.

m) "organisaatiolla" julkista tai yksityistä yritystä, yhtymää, konsernia, laitosta, viranomaista tai muuta yhteisöä, tai sellaisen osaa tai yhdistelmää, jolla yhtiömuodosta riippumatta on omat toiminnot ja hallinto.

Rekisteröitävästä yksiköstä sovitaan todentajan kanssa ottaen huomioon 14 artiklassa säädettyjen menettelyjen mukaisesti laaditut komission ohjeet, kuitenkin siten, ettei yksikkö ylitä jäsenvaltion rajoja. Jos organisaatio muodostaa toimipaikan, tätä on käytettävä rekisteröintiperusteena;

Ei muutoksia

m) "toimipaikalla" sellaista maa-aluetta, joka on toimintaa harjoittavan tai tuotteita tai palveluja tarjoavan organisaation hallinnassa. Tämä käsittää kokonaisuudessaan infrastruktuurin, laitteet ja materiaalit;

n) "toimipaikalla" sellaista maa-aluetta, joka on toimintaa harjoittavan tai tuotteita tai palveluja tarjoavan organisaation hallinnassa. Tämä käsittää kokonaisuudessaan infrastruktuurin, laitteet ja materiaalit;

n) "auditoijalla" organisaation henkilöstöön kuuluvaa tai sen ulkopuolista henkilöä tai ryhmää, joka toimii organisaation ylimmän johdon nimissä, jolla on yksilönä tai ryhmänä liitteessä II olevassa 2,4 kohdassa tarkoitettut toimivaltuudet ja joka on riittävän riippumaton auditoitavasta toiminnasta voidakseen antaa objektiivisen arvion;

o) "auditoijalla" organisaation henkilöstöön kuuluvaa tai sen ulkopuolista henkilöä tai ryhmää, joka toimii organisaation ylimmän johdon nimissä, jolla on yksilönä tai ryhmänä liitteessä II olevassa 2,4 kohdassa tarkoitettut toimivaltuudet ja joka on riittävän riippumaton auditoitavasta toiminnasta voidakseen antaa objektiivisen arvion;

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

- o) "akkreditoidulla ympäristötodentajalla" henkilöä tai toimielintä, joka on riippumaton todentamisen kohteena olevasta organisaatiosta ja joka on akkreditoitu 4 artiklan mukaisten edellytysten ja menettelyjen mukaisesti;
- p) "akkreditointijärjestelmällä" ympäristötodentajien akkreditointi- ja valvontajärjestelmää, jota johtaa jäsenvaltion nimeämä tai luoma puolueeton laitos tai organisaatio, jolla on riittävät voimavarat ja toimivaltuudet ja joka soveltaa asianmukaisia menettelyjä niiden toimintojen suorittamista varten, jotka kyseiselle järjestelmälle on tässä asetuksessa määritelty;
- q) "toimivaltaisilla toimielimillä" jäsenvaltioiden 5 artiklan mukaisesti nimeämiä toimielimiä, jotka suorittavat tässä asetuksessa tarkoitetut tehtävät.

3 artikla

Osallistuminen EMAS-järjestelmään

EMAS-järjestelmään voivat osallistua kaikki organisaatiot, joiden tavoitteena on parantaa ympäristötoimiensa tehokkuutta.

1. EMAS-järjestelmään rekisteröityminen

Jotta organisaatio voitaisiin rekisteröidä EMAS-järjestelmään, sen on

- a) suoritettava tämän asetuksen liitteen VII mukaisesti toimintansa, tuotteidensa ja palvelujensa ympäristökatselmus, jossa selvitetään liitteessä VI esitetyt seikat, ja tämän katselmuksen tulosten valossa
- b) otettava käyttöön ympäristöjärjestelmä, joka käsittää kaikki tämän asetuksen liitteen 1 A mukaiset osatekijät. Organisaation on myös noudatettava asiaa koskevaa lainsäädäntöä, parannettava ympäristötoimiensa tehokkuutta sekä huolehdittava ulkoisesta tiedotuksesta liitteen 1 B säännösten mukaisesti.
Organisaatioiden, joilla on sertifioitu ja 9 artiklan säännösten perusteella tunnustettu ympäristöjärjestelmä, ei tarvitse suorittaa virallista alustavaa ympäristökatselmusta siirtyessään EMAS-järjestelmään, jos liitteen VI mukaisten ympäristönäkökohtien tarkastelua ja arviointia varten tarpeellinen tieto saadaan sertifioidusta ympäristöjärjestelmästä;
- c) tehtävä tai teetettävä ympäristöauditointi tämän asetuksen liitteen II mukaisesti. Auditoinnin on oltava sellainen, että sen avulla voidaan arvioida organisaation ympäristötoimien tehokkuutta;
- d) laadittava liitteessä III olevan 3.2 kohdan mukainen ympäristölausunto. Tässä lausunnossa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, miten organisaatio on onnistunut ympäristöpäämääriensä ja -tavoitteidensa saavuttamisessa;

MUUTETTU EHDOTUS

- p) "akkreditoidulla ympäristötodentajalla" henkilöä tai toimielintä, joka on riippumaton todentamisen kohteena olevasta organisaatiosta ja joka on akkreditoitu 4 artiklan mukaisten edellytysten ja menettelyjen mukaisesti;
- q) "akkreditointijärjestelmällä" ympäristötodentajien akkreditointi- ja valvontajärjestelmää, jota johtaa jäsenvaltion nimeämä tai luoma puolueeton laitos tai organisaatio, jolla on riittävät voimavarat ja toimivaltuudet ja joka soveltaa asianmukaisia menettelyjä niiden toimintojen suorittamista varten, jotka kyseiselle järjestelmälle on tässä asetuksessa määritelty;
- r) "toimivaltaisilla toimielimillä" jäsenvaltioiden 5 artiklan mukaisesti nimeämiä kansallisia, alueellisia tai paikallisia toimielimiä, jotka suorittavat tässä asetuksessa tarkoitetut tehtävät.

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

- e) organisaatiolta niin vaadittaessa annettava tiettyjen sidosryhmien käyttöön alustava ympäristökatselmus, jos sellainen on suoritettu, hallintajärjestelmä, auditointimenettely ja ympäristölausunto tai osia siitä, tarkastuttaa, että ne täyttävät tämän asetuksen vaatimukset ja hankkia vahvistus ympäristölausunnolle sen varmistamiseksi, että se täyttää liitteessä III olevan 3.2 kohdan vaatimukset;
- f) toimitettava vahvistettu ympäristölausunto sen jäsenvaltion toimivaltaiselle toimielimelle, jossa organisaatio sijaitsee, ja rekisteröinnin jälkeen asetettava se julkisesti saataville.

2. EMAS-rekisteröinnin ylläpito

Jotta organisaatio voisi säilyttää EMAS-rekisteröintinsä, sen on

- a) huolehdittava ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmän todentamisesta liitteessä V olevan 5.6 kohdan vaatimusten mukaisesti;
- b) toimitettava vuosittain vahvistettu, ajantasaistettu ympäristölausunto toimivaltaiselle toimielimelle ja asetettava se julkisesti saataville.

4 artikla

Ympäristötodentajien akkreditointi ja valvonta

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava järjestelmä riippumattomien ympäristötodentajien akkreditointia ja heidän toimintansa valvomista varten. Tätä varten jäsenvaltiot voivat joko käyttää olemassa olevia akkreditointielimiä tai 5 artiklassa mainittuja toimivaltaisia toimielimiä, taikka nimetä tai perustaa muita elimiä, joilla on asianmukainen asema.

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että näiden järjestelmien kokoonpano on sellainen, että niiden riippumattomuus ja puolueettomuus tehtävien suorittamisessa on taattu.

2. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että nämä järjestelmät ovat täysin toimintavalmiita viimeistään kolmen kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta.

3. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niitä osapuolia, joita asia koskee, kuullaan asianmukaisesti akkreditointijärjestelmän käyttöönottamisesta.

4. Ympäristötodentajien akkreditointi ja heidän toimintansa valvonta toteutetaan liitteen V määräysten mukaisesti.

5. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, joihin ne ryhtyvät tämän artiklan nojalla sekä ilmoitettava akkreditointijärjestelmän rakenteen ja yksityiskohtaisten sääntöjen merkittävistä muutoksista.

MUUTETTU EHDOTUS

- e) organisaatiolta niin vaadittaessa annettava tiettyjen osapuolten, joiden etua asia koskee, käyttöön alustava ympäristökatselmus, jos sellainen on suoritettu, hallintajärjestelmä, auditointimenettely ja ympäristölausunto tai osia siitä, tarkastuttaa, että ne täyttävät tämän asetuksen vaatimukset ja hankkia vahvistus ympäristölausunnolle sen varmistamiseksi, että se täyttää liitteessä III olevan 3.2 kohdan vaatimukset;

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

6. Komissio edistää noudattaen 14 artiklassa säädettyä menettelyä jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä erityisesti, jotta vältettäisiin:

- jäsenvaltioiden ympäristötodentajien akkreditoinnissa käytämien perusteiden, edellytysten ja menettelyjen yhteensopimattomuus,
- jäsenvaltioiden akkreditoimien ympäristötodentajien valvonnassa käyttämien yksityiskohtaisten sääntöjen ja toimenpiteiden yhteensopimattomuus,
- jäsenvaltioiden muissa jäsenvaltioissa akkreditoitujen ympäristötodentajien valvonnassa soveltamien yksityiskohtaisten sääntöjen ja toimenpiteiden yhteensopimattomuus.

7. Yhdessä jäsenvaltiossa akkreditoidut ympäristötodentajat voivat suorittaa todentamistehtäviä muissa jäsenvaltioissa liitteen V määräysten mukaisesti.

8. Perustetaan kaikista akkreditointielimistä muodostuva yhteistyöfoorumi, jonka tehtävänä on avustaa komissiota sen 4 artiklan 6 kohdan mukaisten velvoitteiden täyttämässä. Yhteistyöfoorumi kokoontuu tarvittaessa, kuitenkin vähintään kahdesti vuodessa, ja kokouksiin osallistuu komission edustaja.

Yhteistyöfoorumi laatii todentajien akkreditointia, pätevyyttä ja valvontaa koskevia ohjeita määrittämällä yhtenäistä tulkintaa liitteen V vaatimuksista. Nämä asiakirjat käsitellään 14 artiklassa säädettyjen menettelyjen mukaisesti.

Akkreditointielimien toiminnan ja todentamisen yhdenmukaisen kehityksen varmistamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa yhteistyöfoorumin on luotava menettelyjä vertaisarviointia varten. Vertaisarvioinnilla pyritään varmistamaan, että jäsenvaltioiden akkreditointijärjestelmät täyttävät tämän asetuksen vaatimukset. Komissiolle toimitetaan kertomus vertaisarviointia koskevista toimista.

— tämän asetuksen säännösten, jäsenvaltioiden ympäristötodentajien akkreditoinnissa käyttämien perusteiden, edellytysten ja menettelyjen yhteensopimattomuus,

— tämän asetuksen säännösten, jäsenvaltioiden akkreditoimien ympäristötodentajien valvonnassa käyttämien yksityiskohtaisten sääntöjen ja toimenpiteiden yhteensopimattomuus,

— tämän asetuksen säännösten, jäsenvaltioiden muissa jäsenvaltioissa akkreditoitujen ympäristötodentajien valvonnassa soveltamien yksityiskohtaisten sääntöjen ja toimenpiteiden yhteensopimattomuus.

Ei muutoksia

5 artikla

Toimivaltaiset toimielimet

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä kolmen kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta toimivaltainen toimielin, joka vastaa tässä asetuksessa ja erityisesti sen 6 ja 7 artiklassa säädettyjen tehtävien suorittamisesta, sekä ilmoitettava asiasta komissiolle.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

2. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että näiden toimivaltaisten toimielinten kokoonpano on sellainen, että se takaa toimielinten riippumattomuuden ja puolueettomuuden, ja että toimivaltaiset toimielimet soveltavat yhtenäisesti tämän asetuksen säännöksiä.

3. Jäsenvaltioiden on laadittava toimivaltaisten toimielinten käyttöön ohjeet organisaatioiden rekisteröinnin väliaikaisesta tai pysyvästä peruuttamisesta. Toimivaltaisilla toimielimillä on erityisesti oltava tietyt menettelyt

- niiden huomautusten käsittelemiseksi, joita sidosryhmät ovat tehneet rekisteröidyistä toimipaikoista, ja
- rekisteröinnin epäämisestä taikka väliaikaisesti tai pysyvästi luettelosta poistamisesta.

4. Toimivaltainen toimielin on vastuussa rekisteröinnistä EMAS-järjestelmään. Tästä syystä sen on valvottava organisaatioiden rekisteröintiä sekä näitä koskevien tietojen ylläpitoa luettelossa. Rekisteröinnin epääminen tai väliaikainen tai pysyvä poistaminen luettelosta edellyttää asianosaisten kuulemista, jotta toimivaltainen toimielin saa tarvittavat tiedot päätöksen tekemistä varten.

5. Kaikkien jäsenvaltioiden toimivaltaiset toimielimet koontuvat tarvittaessa, kuitenkin vähintään kahdesti vuodessa, ja kokouksiin osallistuu komission edustaja. Kokousten tarkoituksena on varmistaa, että rekisteröitäessä organisaatioita EMAS-järjestelmään noudatetaan yhdenmukaisia menettelyjä. Jotta toimivaltaiset toimielimet pääsisivät yhteisymmärrykseen rekisteröinnin käytännön toteutuksesta, ne käynnistävät vertaisarviointimenettelyn. Vertaisarviointia koskeva kertomus toimitetaan komissiolle ja asetetaan julkisesti saataville.

*6 artikla***Organisaatioiden rekisteröinti**

1. Toimivaltaiset toimielimet noudattavat rekisteröinnissä seuraavia periaatteita:

a) Jos toimivaltainen toimielin

- on saanut vahvistetun ympäristölausunnon, ja
- on saanut organisaatiolta liitteen VIII mukaisen lomakkeen täytettynä, ja
- on vastaanottanut rekisteröintimaksun, joka voidaan vaatia 16 artiklan perusteella, ja
- katsoo saadun näytön perusteella, että organisaatio täyttää kaikki tämän asetuksen vaatimukset,

se rekisteröi rekisteröintiä hakevan organisaation ja antaa sille rekisterinumeron. Toimivaltainen toimielin ilmoittaa rekisteröinnistä organisaation johdolle.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

- b) Jos akkreditointielin toimittaa toimivaltaiselle toimielimelle valvontaraportin, josta käy ilmi, ettei todentaja ole riittävän hyvin varmistanut, että rekisteröintiä hakeva organisaatio täyttää tämän asetuksen vaatimukset, rekisteröinti evätään, kunnes saadaan varmuus EMAS-järjestelmän noudattamisesta.
- c) Jos organisaatio ei toimita toimivaltaiselle toimielimelle kolmen kuukauden kuluessa asiaa koskevasta kehotuksesta
- ajantasaista versiota vuosittain laadittavasta ympäristölausunnosta, tai
 - organisaatiolta edellytettävää liitteen VIII mukaista lomaketta täytettynä, tai
 - mahdollisia rekisteröintimaksuja,
- organisaatio poistetaan laiminlyönnin luonteesta ja laajuudesta riippuen joko väliaikaisesti tai pysyvästi luettelosta. Toimivaltainen toimielin ilmoittaa organisaation johdolle toimenpiteiden syyt.
- d) Jos toimivaltainen toimielin milloin tahansa toteaa saamiensa tietojen perusteella, ettei organisaatio enää täytä yhtä tai useampaa tämän asetuksen säännöistä, organisaatio poistetaan laiminlyönnin luonteesta ja laajuudesta riippuen joko väliaikaisesti tai pysyvästi luettelosta. Toimivaltainen toimielin ilmoittaa organisaation johdolle toimenpiteiden syyt.
- e) Jos toimivaltainen täytäntöönpanoviranomainen ilmoittaa toimivaltaiselle toimielimelle, että organisaatiossa on rikottu ympäristönsuojelua koskevia määräyksiä, toimielin tapauksesta riippuen joko epää rekisteröinnin organisaatiolta tai poistaa organisaation väliaikaisesti luettelosta
- Toimivaltainen toimielin tiedottaa organisaation johdolle toimenpiteiden syistä sekä toimivaltaisen täytäntöönpanoviranomaisen kanssa käydyistä keskusteluista.
- f) Rekisteröinnin epääminen tai väliaikainen luettelosta poistaminen peruutetaan, jos toimivaltainen toimielin saa toimivaltaiselta täytäntöönpanoviranomaiselta tyydyttävät todisteet siitä, että laiminlyönnit on korjattu ja että on toteutettu riittävät toimenpiteet laiminlyönnin toistumisen estämiseksi.

2. Toimivaltainen viranomainen ajantasaistaa EMAS-järjestelmään rekisteröityjen organisaatioiden luettelon kuukausittain.

7 artikla

Rekisteröityjen organisaatioiden ja akkreditoitujen ympäristötodentajien luettelo

1. Akkreditointijärjestelmät laativat, tarkistavat ja ajantasais-tavat luettelon kussakin jäsenvaltiossa akkreditoiduista ympäristötodentajista ja toimittavat tiedot luetteloon tehdyistä muutok-sista kuukausittain komissiolle joko suoraan tai kansallisten viranomaisten välityksellä kyseisen jäsenvaltion päätöksen mu-kaan.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

2. Toimivaltaiset toimielimet laativat luettelon kussakin jäsenvaltiossa rekisteröidyistä organisaatioista sekä ylläpitävät tätä luetteloa. Toimivaltaiset toimielimet toimittavat tiedot luetteloon tehdyistä muutoksista kuukausittain komissiolle kyseisen jäsenvaltion päätöksen mukaan joko suoraan tai kansallisten viranomaisten välityksellä.

3. Komissio ylläpitää luetteloa akkreditoiduista ympäristötodentajista ja rekisteröidyistä organisaatioista ja asettaa sen julkisesti saataville.

8 artikla

Logo

1. EMAS-järjestelmään osallistuvat organisaatiot voivat käyttää liitteen IV mukaista logoa. Komissio täydentää liitettä IV noudattaen 14 artiklan mukaista menettelyä. Logoja voivat käyttää ainoastaan organisaatiot, joilla on voimassa oleva EMAS-rekisteröinti.

Logon käyttö on sallittu ainoastaan liitteessä IV esitetystä muodosta.

2. Organisaatiot voivat käyttää EMAS-logoa ainoastaan seuraavissa yhteyksissä:

- varmennetussa ympäristölausunnossa,
- organisaation virallisessa kirjepaperissa,
- tuotaessa julki organisaation osallistumista EMAS-järjestelmään.

3. Organisaatiot voivat käyttää logoa myös toimintaan, tuotteisiin ja palveluihin liittyvän ympäristötiedotuksen yhteydessä

— edellyttäen, että tiedot sisältyvät ympäristölausuntoon ja että ympäristötodentaja on vahvistanut tiedot ja todennut, että ne ovat

- a) tarkkoja ja totuudenmukaisia,
- b) perusteltuja ja todennettavissa,
- c) olennaisia ja oikeassa asiayhteydessä,
- d) esitettyjen näkökohtien kannalta eriteltyjä ja selkeitä,
- e) sellaisia, että väärintulkintamahdollisuus on epätodennäköinen,
- f) merkittäviä suhteessa kokonaisympäristövaikutukseen,

3. Organisaatiot voivat käyttää logoa myös toimintaan, tuotteisiin ja palveluihin liittyvän ympäristötiedotuksen, kuten tiedotuslehtisten, yhteydessä

— edellyttäen, että tiedot sisältyvät ympäristölausuntoon ja esittävät tiivistäen siinä kerrottuja asioita ja että ympäristötodentaja on vahvistanut tiedot ja todennut, että ne ovat

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

— edellyttäen, että ilmaisu ”vahvistettua tietoa” on lisätty logon yhteyteen liitteen IV mukaisesti.

4. Logon käyttö on kielletty seuraavissa tapauksissa:

- tuotteissa tai pakkauksissa,
- tuotteita, toimintaa tai palveluja koskevien vertailevien väitteiden yhteydessä,
- tuotteiden, toiminnan ja palvelujen mainonnassa.

9 artikla

Suhde eurooppalaisiin ja kansainvälisiin standardeihin

1. Organisaatioiden, jotka noudattavat eurooppalaisia tai kansainvälisiä, EMAS-järjestelmän kannalta merkityksellisiä ympäristöasioiden standardeja ja jotka asianmukaista sertifiointimenettelyä noudattaen ovat saaneet siitä todistuksen, katsotaan olevan tämän asetuksen vastaavien vaatimusten mukaisia, edellyttäen että:

- a) komissio on tunnustanut edellä mainitut standardit noudattaen 14 artiklassa säädettyä menettelyä,
- b) komissio on tunnustanut sertifiointielimen akkreditoinnin noudattaen 14 artiklassa säädettyä menettelyä,

Tunnustettujen standardien viittaukset (sekä ne EMAS-järjestelmän osat, joita nämä standardit koskevat) ja tiedot tunnustetusta akkreditoinnista julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

2. Tällaisten organisaatioiden rekisteröimiseksi EMAS-järjestelmään kyseisten organisaatioiden on osoitettava todentajalle ainoastaan täyttävänsä ne vaatimukset, joita tunnustetut standardit eivät kata.

10 artikla

Organisaatioiden, erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten, osallistumisen edistäminen

1. Jäsenvaltioiden on edistettävä organisaatioiden osallistumista EMAS-järjestelmään ja otettava erityisesti huomioon tarve varmistaa pienten ja keskisuurten yritysten (pk-yritysten) osallistuminen

— helpottamalla tiedonsaantia ja tukivarojen saantimahdollisuuksia ja julkisten rakenteiden käyttöä,

— ottamalla käyttöön tai edistämällä teknisiä tukitoimenpiteitä etenkin asianomaisten ammatillisten tai paikallisten tahojen (esimerkiksi paikallisviranomaisen, kauppakamarien ja yrittäjäjärjestöjen) käynnistämien aloitteiden yhteydessä,

— ottamalla käyttöön tai edistämällä teknisiä tukitoimenpiteitä etenkin asianomaisten ammatillisten tai paikallisten tahojen (esimerkiksi paikallisviranomaisen, kauppakamarien ja yrittäjäjärjestöjen tai käsityöalan järjestöjen) käynnistämien aloitteiden yhteydessä,

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

Maantieteellisesti tarkkaan rajattavissa oleville alueille keskittyneiden pk-yritysten osallistumisen edistämiseksi paikallisviranomaiset voivat yhdessä teollisuuden järjestöjen, kauppakamarien ja asianosaisten kanssa avustaa yrityksiä alueen merkittävien ympäristövaikutusten yksilöimisessä. Pk-yritykset voivat näiden tietojen avulla määrittää ympäristöohjelmansa ja asettaa oman EMAS-hallintajärjestelmänsä mukaiset päämäärät ja tavoitteet.

2. Jäsenvaltioiden on tarkasteltava, miten rekisteröitymistä EMAS-järjestelmään tämän asetuksen mukaisesti voidaan hyödyntää ympäristölainsäädännön täytäntöönpanossa ja valvon-
nassa, jotta vältettäisiin tarpeeton päällekkäisyys sekä organisaatioiden että täytäntöönpanosta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen tekemän työn osalta.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän artiklan soveltamiseksi toteuttamistaan toimenpiteistä.

4. Komissio pyrkii varmistamaan, että yhteisön tasolla kehitettävät lainsäädännölliset välineet, jotka koskevat ympäristön-
suojelua, ovat keskenään yhtenäisiä.

11 artikla**Tiedonkulku**

1. Kunkin jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että:

- organisaatiot saavat tietoa tämän asetuksen sisällöstä,
- yleisölle tiedotetaan järjestelmän päämääristä ja sen keskeisestä sisällöstä.

Jäsenvaltioiden on erityisesti käytettävä ammattijulkaisuja, paikallislehtiä, tiedotuskampanjoita tai muita käyttökelpoisia keinoja, jotta järjestelmä kyettäisiin tekemään yleisesti tunnetuksi.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän artiklan soveltamiseksi toteuttamistaan toimenpiteistä.

3. MAS-järjestelmän edistämisestä yhteisön tasolla vastaa komissio.

12 artikla**Rikkomiset**

Jäsenvaltioiden on toteutettava aiheelliset oikeudelliset tai hallinnolliset toimenpiteet niissä tapauksissa, joissa tämän asetuksen säännöksiä ei noudateta, ja ilmoitettava näistä toimenpiteistä komissiolle.

— veloittamalla kohtuullinen rekisteröintimaksu osallistumiseen kannustamiseksi,

— varmistamalla, ettei järjestelmä aiheuta liian suurta taakkaa organisaatioille, etenään pk-yrityksille.

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

*13 artikla***Liitteet**

Komissio mukauttaa tämän asetuksen liitteet 14 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen ottaen huomioon järjestelmän toteuttamisesta saadut kokemukset ja esiin tulevan, järjestelmän vaatimuksia koskevien ohjeiden tarpeet.

*14 artikla***Komitea**

1. Komissiota avustaa komitea, jonka muodostavat jäsenvaltioiden edustajat ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

2. Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja asettaa asian kiireellisuuden mukaan. Lausunto annetaan perustamissopimuksen 205 artiklan 2 kohdassa niiden päätösten edellytykseksi määrättyllä enemmistöllä, jotka neuvosto tekee komission ehdotuksesta. Komiteaan kuuluvien jäsenvaltioiden edustajien äänet painotetaan mainitussa artiklassa määrättyllä tavalla. Puheenjohtaja ei osallistu äänestykseen.

3. a) Komissio päättää toimenpiteistä, joita sovelletaan välittömästi.

b) Jos toimenpiteet eivät kuitenkaan ole komitean lausunnon mukaisia, komissio ilmoittaa niistä viipymättä neuvostolle. Siinä tapauksessa:

— komissio voi lykätä päättämiensä toimenpiteiden soveltamista enintään yhdellä kuukaudella ilmoituksen tekopäivästä;

— neuvosto voi määräenemmistöllä päättää asiasta toisin edellisessä kohdassa tarkoitetun määräajan kuluessa.

*15 artikla***Järjestelmän tarkistaminen**

Komissio tarkastelee EMAS-järjestelmää uudelleen viimeistään viiden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta järjestelmän toiminnasta saatujen kokemusten ja kansainvälisen kehityksen perusteella ja, mikäli tarpeellista, tekee neuvostolle ehdotuksen tarvittavista muutoksista.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

16 artikla

Kulut ja maksut

1. Organisaatioiden rekisteröintimenettelyyn ja ympäristötodentajien akkreditointiin ja valvontaan liittyvien hallintokulujen sekä EMAS-järjestelmän kulujen kattamiseksi voidaan ottaa käyttöön maksujärjestelmä, jota koskevista menettelyistä jäsenvaltiot säätävät.
2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän artiklan perusteella toteuttamistaan toimenpiteistä.

17 artikla

Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1836/93 kumoaminen

1. Neuvoston asetus (ETY) N:o 1836/93 kumotaan tämän asetuksen voimaantulopäivänä.
2. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1836/93 perusteella perustetut akkreditointijärjestelmät ja toimivaltaiset toimielimet pysyvät voimassa. Jäsenvaltioiden on muutettava akkreditointijärjestelmien ja toimivaltaisten toimielinten menettelyjä tämän asetuksen vastaavien säännösten mukaisesti. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että nämä järjestelmät ovat täysin toimintavalmiita kolmen kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta.
3. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1836/93 mukaisesti akkreditoidut ympäristötodentajat voivat jatkaa tehtäviensä hoitamista tämän asetuksen säännösten mukaisesti.
4. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1836/93 mukaisesti rekisteröidyt toimipaikat säilyvät EMAS-luettelossa. Tämän asetuksen uusien organisaatioita koskevien vaatimusten noudattaminen tarkastetaan seuraavan todentamisen yhteydessä

18 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kolmantena päivänä sen jälkeen kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan kolmen kuukauden kuluttua sen julkaisemispäivästä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

LIITE 1

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

A. YMPÄRISTÖJÄRJESTELMÄÄ KOSKEVAT VAATIMUKSET

Ei muutoksia

Ympäristöjärjestelmä toteutetaan kansainvälisen ympäristöjärjestelmästandardin ISO 14001:1996 osan 4 mukaisesti.

Ympäristöjärjestelmä toteutetaan kansainvälisen ympäristöjärjestelmästandardin EN ISO 14001:1996 osan 4 mukaisesti.

B. EMAS-JÄRJESTELMÄÄ TOTEUTTAVISSA ORGANISAITIOISSA HUOMIOITAVIA SEIKKOJA

Ei muutoksia

1. Lainmukaisuus

Organisaatioiden on kyettävä osoittamaan, että

- ne ovat tietoisia kaikesta asiaa koskevasta ympäristölainsäädännöstä ja ymmärtävät sen vaikutukset organisaatioon
- ne noudattavat lakia
- organisaatiossa ovat käytössä menettelytavat, joita noudattamalla se kykenee jatkuvasti täyttämään kyseiset vaatimukset.

2. Tehokkuus

Organisaatioiden on kyettävä osoittamaan, että hallintajärjestelmä ja auditointimenettelyt kattavat organisaation ympäristötoimien tosiasiallisen tehokkuuden liitteessä VI lueteltujen näkökohtien osalta, ja että toimien tehokkuuden arviointi on osa katselmusmenettelyä. Organisaation on myös sitouduttava ympäristötoimien tehokkuuden jatkuvaan parantamiseen

3. Ulkoinen viestintä

Organisaatioiden on kyettävä osoittamaan, että voidakseen ymmärtää sidosryhmien tarpeita ne käyvät näiden tahojen, mukaan luettuna paikallisyhteisöt ja asiakkaat, kanssa avointa vuoropuhelua toimintansa, tuotteidensa ja palvelujensa ympäristövaikutuksista.

3. Ulkoinen viestintä

Organisaatioiden on kyettävä osoittamaan, että voidakseen ymmärtää sellaisten muiden osapuolten tarpeita, joiden etua asia koskee, ne käyvät näiden tahojen, mukaan luettuna paikallisyhteisöt ja asiakkaat, kanssa avointa vuoropuhelua toimintansa, tuotteidensa ja palvelujensa ympäristövaikutuksista.

LIITE II

SISÄISTÄ YMPÄRISTÖAUDITOINTIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

2.1. Yleiset vaatimukset

Sisäisillä auditoinneilla varmistetaan, että organisaatio noudattaa toiminnassaan vakiintuneita menettelytapoja. Auditoinnissa voidaan myös havaita näihin menettelytapoihin liittyviä ongelmia sekä mahdollisuuksia niiden kehittämiseen. Auditointien laajuus organisaatiossa voi vaihdella yksinkertaisen menettelyn auditoinnista monimuotoisten toimien auditointiin. Tietyn ajanjakson kuluessa kaikki tietyn organisaation toiminnot auditoidaan. Tätä ajanjaksoa kutsutaan auditointijaksoksi. Pienemmissä ja yksinkertaisemmissä organisaatioissa voi olla mahdollista auditoida kaikki toiminnot kerralla. Auditointijakso tällaisissa organisaatioissa on kahden auditoinnin välinen ajanjakso.

Sisäistä auditointia suorittavien henkilöiden on oltava tarpeeksi riippumattomia auditoitavasta toiminnasta puolueettoman näkemyksen muodostamiseksi. Sisäisiä auditointeja voivat suorittaa organisaation omat työntekijät tai ulkopuoliset tahot (toisen organisaation tai saman organisaation toisen osan työntekijät tai konsultit).

2.2. Päämäärät

Organisaation ympäristöauditointiohjelmassa määritellään kirjallisesti kunkin auditoinnin ja auditointijakson päämäärät sekä kunkin toiminnan auditointitaajuus.

Päämääriin on erityisesti kuuluttava käytössä olevien hallintajärjestelmien arviointi ja sen määrittäminen, ovatko ne organisaation politiikan ja ohjelman mukaisia, mikä tarkoittaa myös ympäristöalalla säädettyjen olennaisten vaatimusten noudattamista.

2.3. Laajuus

Kunkin auditoinnin tai kunkin auditointijakson vaiheen laajuus on määriteltävä selkeästi ja lisäksi on ilmaistava selkeästi:

1. käsitellyt aihealueet,
2. auditoitavat toiminnot,
3. huomioon otettavat ympäristöstandardit,
4. auditoinnin kattama ajanjakso.

Ympäristöauditointi sisältää niiden faktatietojen tarkastelun, jotka ovat tarpeen tehokkuuden arvioimiseksi.

2.4. Organisaatio ja voimavarat

Ympäristöauditoinnin suorittavat sellaiset henkilöt tai henkilöryhmät, joilla on asianmukaiset tiedot auditoitavista aloista ja aihealueista sekä tiedot ja kokemus asian kannalta merkittävistä ympäristöasioiden hallintaan, tekniikkaan, ympäristöön ja lainsäädäntöön liittyvistä asioista ja lisäksi riittävä auditointitekniikkaan liittyvä koulutus ja pätevyys asetettujen päämäärien saavuttamiseksi. Auditointiin käytettyjen voimavarojen ja ajan on oltava oikeassa suhteessa auditoinnin laajuuteen ja sen päämääriin.

Organisaation ylimmän johdon on tuettava auditointia.

Auditoiden on oltava tarpeeksi riippumattomia auditoitavasta toiminnasta, jotta he voivat antaa objektiivisen ja puolueettoman arvion.

2.5. Auditoinnin suunnittelu ja valmistelu

Suunnittelella ja valmistelella jokainen auditointi varmistetaan erityisesti, että:

- auditointia varten osoitetaan tarvittavat voimavarat,
- jokainen auditointiin osallistuva henkilö (mukaan lukien auditoidut, johto ja henkilöstö) ymmärtää tehtävänsä ja velvollisuutensa.

Valmisteluun sisältyy tutustuminen organisaation toimintaan ja käytössä olevan ympäristöjärjestelmään sekä edellisten auditointien toteamusten ja johtopäätösten läpikäyminen.

2.6. Auditointitoimet

Auditointitoimia ovat keskustelut henkilöstön kanssa, toimintaolosuhteiden ja laitteiden tarkastaminen sekä arkistoitujen asiakirjojen, asiaa koskevien merkityksellisten kirjallisten menettelyiden ja muiden asian kannalta olennaisen asiakirjojen tarkastaminen auditoitavan toiminnan tason arvioimiseksi. Tavoitteena on määrittää, onko organisaatio sovellettavien standardien, säännösten tai asetettujen päämäärien ja tavoitteiden mukainen, ja onko ympäristövastuun hoitamiseksi käyttöön otettu järjestelmä tehokas ja asianmukainen. Järjestelmän toimivuus voidaan tarkastaa tekemällä pistokokeita, joilla selvitetään onko järjestelmä näiden arviointiperusteiden mukainen.

Auditointimenettelyyn sisältyvät erityisesti seuraavat vaiheet:

- a) hallintajärjestelmien hahmottaminen,
- b) hallintajärjestelmän vahvuuksien ja heikkouksien arviointi,
- c) merkityksellisten tietojen kerääminen,
- d) auditoinnin toteamusten arviointi,
- e) auditoinnin johtopäätösten valmistelu,
- f) auditoinnin toteamuksista ja johtopäätöksistä annettava kertomus.

2.7. Kertomus auditoinnin toteamuksista ja johtopäätöksistä

1. Auditoidijat laativat muodoltaan ja sisällöltään asianmukaisen kirjallisen auditointikertomuksen sen varmistamiseksi, että auditoinnin toteamukset ja johtopäätökset esitetään kokonaisuudessaan ja virallisesti kunkin auditoinnin tai auditointijakson lopussa.

Auditoinnin toteamukset ja johtopäätökset on toimitettava virallisesti organisaation ylimmälle johdolle.

2. Kirjallisen auditointikertomuksen perustavoitteena on:

- a) kuvata auditoinnin laajuus,
- b) antaa johdolle tietoa siitä, miten organisaation ympäristöpolitiikkaa noudatetaan ja miten organisaatio on edistynyt ympäristötoimissaan,
- c) antaa johdolle tietoa ympäristövaikutusten seurantarjestelyjen tehokkuudesta ja luotettavuudesta organisaatiossa,
- d) osoittaa tarvittaessa, minkälaiset korjaavat toimenpiteet ovat tarpeen.

2.8. Auditoinnin seuranta

Auditointimenettelyn päätteeksi laaditaan ja toteutetaan korjaavia toimenpiteitä koskeva suunnitelma.

Auditoinnin tulosten seurannan varmistamiseksi on huolehdittava siitä, että käytössä ovat asianmukaiset mekanismit.

2.9. Auditointitaajuus

Yksittäisen toiminnan auditointien taajuus vaihtelee seuraavien näkökohtien perusteella:

- a) toiminnan luonne, laajuus ja monimuotoisuus,
- b) toiminnan ympäristövaikutusten merkittävyys,
- c) edellisissä auditoinneissa havaittujen ongelmien tärkeys ja kiireellisyys,
- d) ympäristöongelmien tausta.

Monimuotoista toimintaa, jonka ympäristöriskit ovat suurempia, auditoidaan useammin. Organisaatio laatii itse auditointiohjelmansa ja määrittää auditointitaajuuden ottaen huomioon komission ohjeet.

LIITE III

YMPÄRISTÖLAUSUNTO

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

3.1 Johdanto

Ympäristölausunnon tarkoituksena on antaa tietoa organisaation aiheuttamista ympäristövaikutuksista ja sen ympäristötoimien tehokkuudesta. Ympäristölausunnossa otetaan myös kantaa liitteessä I olevan B.3 kohdan menettelyn mukaisesti sellaisiin sidosryhmien, yksilöityihin tarpeisiin, joita organisaatio pitää merkittävänä (liitteessä VI olevan 4 kohdan d alakohta). Organisaation ei tarvitse esittää 3.2 kohdassa lueteltuja tietoja yhdessä kattavassa kertomuksessa, mutta on tärkeää, että tiedot voidaan toimittaa selkeässä ja johdonmukaisessa kirjallisessa muodossa henkilöille, joilla ei ole muutoin mahdollisuuksia saada näitä tietoja.

3.2. Ympäristölausunto

Organisaation on ensirekisteröinnin yhteydessä annettava ympäristötodentajan vahvistettavaksi ympäristöä koskevia tietoja, joita kutsutaan ympäristölausunnoksi. Vahvistamisen jälkeen nämä tiedot toimitetaan toimivaltaiselle toimielimelle ja asetetaan sitten julkisesti saataville.

Näiden tietojen on sisällettävä vähintään:

- a) selkeä ja yksiselitteinen kuvaus EMAS-järjestelmään rekisteröidystä organisaatiosta ja yhteenveto sen toiminnasta, tuotteista ja palveluista sekä tarpeen vaatiessa suhteesta mahdolliseen emäorganisaatioon,
- b) organisaation ympäristöpolitiikka,
- c) kuvaus kaikista organisaation toiminnan merkittävistä ympäristövaikutuksista ja selitys kunkin vaikutuksen luonteesta,
- d) kuvaus merkittäviin ympäristövaikutuksiin liittyvistä ympäristöpäämääristä ja -tavoitteista,
- e) yhteenveto saatavilla olevista tiedoista, joissa organisaation toimien tehokkuutta verrataan merkittäviä ympäristövaikutuksia koskeviin ympäristöpäämääriin ja -tavoitteisiin,
- f) muut ympäristötoimien tehokkuuteen liittyvät tekijät.
- g) ympäristötodentajan nimi ja akkreditointinumero sekä vahvistuksen päivämäärä.

3.3. Julkisesti saatavilla olevien tietojen ylläpitäminen

Organisaation on ajantasaistettava 3.2 kohdassa luetellut tiedot vuosittain, ja ympäristötodentajan on vahvistettava niin ikään vuosittain mahdolliset muutokset tietoihin. Vahvistamisen jälkeen tieto muutoksista toimitetaan myös toimivaltaiselle toimielimelle ja asetetaan julkisesti saataville.

3.1 Johdanto

Ympäristölausunnon tarkoituksena on antaa tietoa organisaation aiheuttamista ympäristövaikutuksista ja sen ympäristötoimien tehokkuudesta. Ympäristölausunnossa otetaan myös kantaa liitteessä I olevan B.3 kohdan menettelyn mukaisesti sellaisiin osapuolten, joiden etua asia koskee, yksilöityihin tarpeisiin, joita organisaatio pitää merkittävänä (liitteessä VI olevan 4 kohdan d alakohta). Organisaation ei tarvitse esittää 3.2 kohdassa lueteltuja tietoja yhdessä kattavassa kertomuksessa, mutta on tärkeää, että tiedot voidaan toimittaa selkeässä ja johdonmukaisessa kirjallisessa muodossa henkilöille, joilla ei ole muutoin mahdollisuuksia saada näitä tietoja.

3.2. Ympäristölausunto

Organisaation on ensirekisteröinnin yhteydessä annettava ympäristötodentajan vahvistettavaksi ympäristöä koskevia tietoja, joita kutsutaan ympäristölausunnoksi. Vahvistamisen jälkeen nämä tiedot toimitetaan toimivaltaiselle toimielimelle ja asetetaan sitten julkisesti saataville. Ympäristölausunto on väline, jonka avulla ympäristönsuojelun tasosta tiedotetaan ja käydään keskustelua eri osapuolten välillä. Organisaation on otettava huomioon yleisön ja muiden, joiden etua asia koskee, ympäristötiedon tarve ympäristölausuntoa kirjoittaessaan ja suunnitellessaan.

Ei muutoksia

Komissio vahvistaa ympäristölausuntojen muotoa ja sisällön vähimmäismäärää koskevat ohjeet lausuntojen selkeyden ja yhdenmukaisuuden parantamiseksi.

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

3.4. Tietojen julkaiseminen

Organisaatiot voivat antaa omassa ympäristöjärjestelmässään kerättyjä tietoja (erityisille) kohderyhmille ja käyttää vain osaa ympäristölausunnon tiedoista. Kaikkeen organisaation julkaisemaan ympäristötietoon voidaan liittää EMAS-logo edellyttäen, että ympäristötodentaja on vahvistanut tiedot ja todennut, että ne ovat:

- a) tarkkoja ja totuudenmukaisia,
 - b) perusteltuja ja todennettavissa,
 - c) olennaisia ja oikeassa asiayhteydessä,
 - d) edustavia organisaation ympäristötoimien kokonaistehokkuuden suhteen,
 - e) sellaisia, että niiden tulkitseminen väärin ei ole todennäköistä
- ja että tietojen yhteydessä mainitaan ympäristölausunto, josta tiedot ovat peräisin.

3.5. Paikallinen vastuu

EMAS-järjestelmään rekisteröityvät organisaatiot voivat julkaista ympäristölausunnon, joka kattaa useita fyysisiä toimipaikkoja. EMAS-järjestelmällä pyritään varmistamaan paikallinen vastuu, ja tästä syystä organisaatioiden on huolehdittava siitä, että lausunnossa yksilöidään selkeästi ympäristövaikutuksiltaan merkittävien toimipaikkojen vaikutukset.

3.6. Julkinen saatavuus

Organisaation ympäristölausunnon muodostavat 3.2 kohdan a–g alakohdan tiedot samoin kuin 3.3 kohdassa määritellyt ajantasaistetut tiedot on asetettava julkisesti saataville. Tämä ei välttämättä edellytä, että organisaatioiden on julkaistava ja painatettava yksi kattava kertomus, ja toimitettava se pyynnöstä halukkaille. Sen sijaan organisaatioita kehoitetaan käyttämään kaikkia tarjolla olevia julkistamiskeinoja (julkaiseminen sähköisessä muodossa, kirjastot jne.). Organisaation on kyettävä osoittamaan ympäristötodentajalle, että henkilöt, joiden etua organisaation ympäristötoimien tehokkuus perustellusti koskee, saavat helposti ja vapaasti käyttöönsä 3.2 kohdan a–g alakohdan ja 3.3. kohdan mukaiset tiedot.

3.7. Tehokkuutta koskeva raportointi

Ympäristöjärjestelmässä kerättyä raakatietoja voidaan käyttää usein eri tavoin osoittamaan organisaation ympäristötoimien tehokkuutta. Jos organisaatio käyttää ympäristötoimien tehokkuutta kuvaavia indikaattoreita (esim. energiankulutus tuotettua tonnia kohti), sen on varmistettava, että valitut indikaattorit:

- a) antavat tarkan kuvan organisaation tehokkuudesta,
- b) ovat ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä,
- c) mahdollistavat organisaation tehokkuuden vertailun edellisvuosiin nähden,
- d) mahdollistavat tarvittaessa vertailun alakohtaisten, kansallisten tai alueellisten esikuvien kanssa,
- e) mahdollistavat tarvittaessa vertailun sääntelyn asettamien vaatimusten kanssa.

MUUTETTU EHDOTUS

3.4. Tietojen julkaiseminen

Organisaatiot voivat antaa omassa ympäristöjärjestelmässään kerättyjä tietoja eri kohderyhmille tai osapuolille, joiden etua asia koskee, ja käyttää vain osaa ympäristölausunnon tiedoista. Kaikkeen organisaation julkaisemaan ympäristötietoon voidaan liittää EMAS-logo edellyttäen, että ympäristötodentaja on vahvistanut tiedot ja todennut, että ne ovat

- a) tarkkoja ja totuudenmukaisia
 - b) perusteltuja ja todennettavissa
 - c) olennaisia ja oikeassa asiayhteydessä,
 - d) edustavia organisaation ympäristötoimien kokonaistehokkuuden suhteen,
 - e) sellaisia, että niiden tulkitseminen väärin ei ole todennäköistä
- ja että tietojen yhteydessä mainitaan ympäristölausunto, josta tiedot ovat peräisin.

Ei muutoksia

3.7. Tehokkuutta koskeva raportointi

Ympäristöjärjestelmässä kerättyä raakatietoja voidaan käyttää usein eri tavoin osoittamaan organisaation ympäristötoimien tehokkuutta. Organisaatioita rohkaistaan käyttämään ympäristötoimien tehokkuutta kuvaavia indikaattoreita (esim. energiankulutus tuotettua tonnia kohti), milloin se on tarkoituksenmukaista. Tällöin organisaation on varmistettava, että valitut indikaattorit:

- a) antavat tarkan kuvan organisaation tehokkuudesta,
- b) ovat ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä,
- c) mahdollistavat organisaation tehokkuuden vertailun edellisvuosiin nähden,
- d) mahdollistavat tarvittaessa vertailun alakohtaisten, kansallisten tai alueellisten esikuvien kanssa
- e) mahdollistavat tarvittaessa vertailun sääntelyn asettamien vaatimusten kanssa.

LIITE IV

Logo

P.M.

LIITE V

YMPÄRISTÖTODENTAJIEN AKKREDITOINTI, VALVONTA JA TOIMINTA

5.1. Yleistä

Ympäristötodentajien akkreditoinnin on perustuttava seuraavassa lueteltaviin yleisiin pätevyysvaatimuksiin. Akkreditointielimet voivat akkreditoida ympäristötodentajiksi yksittäisiä henkilöitä tai organisaatioita taikka molempia. Kansalliset akkreditointijärjestelmät määrittelevät tämän asetuksen 4 artiklan mukaisesti ympäristötodentajien akkreditointia koskevat menettelytapavaatimukset ja yksityiskohtaiset perusteet näitä periaatteita noudattaen. Periaatteiden noudattaminen varmistetaan 4 artiklan perusteella käyttöön otettavan vertaisarvioinnin avulla.

5.2. Ympäristötodentajien akkreditointiperusteet

5.2.1. Seuraavat pätevyysvaatimukset ovat vähimmäisvaatimuksia, jotka todentajan – henkilön tai organisaation on täytettävä:

- asetuksen säännösten, asiaa koskevien standardien ja komission 4 ja 14 artiklan perusteella antamien tämän asetuksen soveltamista koskevien ohjeiden tuntemus ja ymmärtäminen,
- todentamisen kohteena olevan toiminnan kannalta olennaisten lainsäädännöllisten, sääntelyyn perustuvien ja muiden politiikkoihin liittyvien vaatimusten tuntemus ja ymmärtäminen,
- ympäristöasioiden tuntemus ja ymmärtäminen,
- sellaisten todentamisen kohteena olevaan toimintaan liittyvien teknisten näkökohtien tuntemus ja ymmärtäminen, jotka ovat ympäristöasioiden kannalta merkityksellisiä,
- todentamisen kohteena olevan toiminnan yleinen tuntemus ja ymmärtäminen, jonka avulla on mahdollista arvioida hallintajärjestelmän asianmukaisuus,
- ympäristöauditoinnin vaatimusten ja -menetelmien tuntemus ja ymmärtäminen,
- asiakirjoihin perustuva auditointi (ympäristölausunto).

Lisäksi todentajan on hoidettava tehtävänsä riippumattomasti, puolueettomasti ja tasapuolisesti.

5.2.2. Akkreditoinnin laajuus

Ympäristötodentajien akkreditoinnin laajuus määritellään neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 761/93 (EYVL L 83, 3.4.1993) säädetyn toimialaluokituksen (NACE-koodit) mukaisesti. Todentajan pätevyyden ja akkreditoinnin laajuuden on oltava sopivassa suhteessa todentamisen kohteena olevan organisaation kokoon ja monimuotoisuuteen.

5.2.3. Ympäristötodentajina toimivia, todentamistehtäviä yksin suorittavia yksityishenkilöitä koskevia lisävaatimuksia

Ympäristötodentajina toimivia yksityishenkilöitä, jotka suorittavat, todentamistehtäviä yksin, koskevat 5.2 kohdan vaatimusten lisäksi seuraavat vaatimukset:

- heillä on oltava kaikki todentamiseen tarvittava pätevyys akkreditoiduilla aloilla,
- akkreditoinnin laajuus on rajattava henkilökohtaisen pätevyyden mukaan.

Näiden vaatimusten noudattaminen varmistetaan akkreditointielimen valvonnalla.

5.3. Ympäristötodentajien valvonta

5.3.1. Akkreditoinnin myöntäneen akkreditointielimen suorittama akkreditoitujen ympäristötodentajien valvonta

Akkreditoidun ympäristötodentajan on viipymättä ilmoitettava akkreditointielimelle kaikista muutoksista, jotka vaikuttavat akkreditointiin tai sen laajuuteen.

Enintään 12 kuukauden säännöllisin välein tarkistetaan, että akkreditoitu ympäristötodentaja täyttää edelleen akkreditoinnin edellytykset, ja seurataan suoritettujen todennusten laatua. Valvontaa voidaan suorittaa kyselylomakkeiden avulla, arvioimalla todentajan vahvistamia ympäristölausuntoja, arvioimalla todentamiskertomus sekä todistajien läsnäollessa tehdyillä tarkastuksilla. Valvonta on suhteutettava todentajan toimintaan.

Akkreditointielimen päätös akkreditoinnin poistamisesta tai tilapäisestä pidättämisestä tai sen laajuuden supistamisesta voidaan tehdä vasta, kun akkreditoidulle ympäristötodentajalle on annettu mahdollisuus tulla kuulluksi.

5.3.2. Todentamisen suorituspaikkana olevan jäsenvaltion akkreditointielimen suorittama akkreditoitujen ympäristötodentajien valvonta:

Yhdessä jäsenvaltiossa akkreditoidun todentajan on vähintään neljä viikkoa ennen todentamistoimia toisessa jäsenvaltiossa toimitettava tämän jäsenvaltion akkreditointielimelle ilmoitus

- akkreditointia koskevista yksityiskohdista ja tarpeen vaatiessa ryhmän kokoonpanosta,
- todentamistapahtuman paikasta ja ajankohdasta: tältä osin ilmoitetaan organisaation osoite ja yhteystiedot sekä tiedot toimenpiteistä, joihin on ryhdytty mahdollisten oikeudellisten ja kielitaitoon liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi.

Ilmoitus on tehtävä ennen jokaista uutta todentamistapahtumaa.

Akkreditointielin ei voi asettaa muita ehtoja, jotka estäisivät todentajaa tarjoamasta palveluja muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa akkreditointi on myönnetty. Akkreditointielin ei myöskään saa käyttää ilmoitusmenettelyä todentajan saapumisen viivästyttämiseen. Mahdollisille vaikeuksille järjestää todentajan työn valvonta ilmoitettuna päivänä on esitettävä riittävät perusteet.

Jos valvova akkreditointielin ei ole tyytyväinen todentajan työn laatuun, toimitetaan valvontakertomus kyseiselle todentajalle, akkreditoinnin myöntäneelle akkreditointielimelle, toimivaltaiselle toimielimelle todentamisen kohteena olevan organisaation sijaintimaassa sekä akkreditointielimien yhteistyöfoorumille.

5.4. Todentajien tehtävä

5.4.1. Todentajan tehtävänä on, tämän kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden täytäntöönpanovaltuuksia sääntelyn asettamien vaatimusten osalta, tarkastaa:

- a) ovatko mahdollinen alustava ympäristökatselmus, ympäristöjärjestelmä, ympäristöauditointiohjelma ja ympäristölausunto kaikkien tämän asetuksen säännösten mukaisia
- b) seuraavissa asiakirjoissa esitettyjen tietojen luotettavuus:
 - ympäristölausunto (liitteessä III oleva 3.2 ja 3.3. kohta)
 - otteet ympäristölausunnosta (liitteessä III oleva 3.4 kohta)
 - ympäristötiedotus (8 artiklan 3 kohta).

Todentajan on ammatillisesti asianmukaisella tavalla tutkittava erityisesti organisaation mahdollisesti toteuttaman alustavan ympäristökatselmuksen sekä ympäristöauditoinnin tai muiden menettelyjen tekninen pätevyys toistamatta kuitenkaan turhaan näitä menettelyjä.

5.4.2. Ensimmäisen todentamisen yhteydessä ympäristötodentajan on erityisesti tarkastettava, että organisaatio täyttää seuraavat vaatimukset:

- käytössä on kaikilta osin toimiva ja liitteen I A vaatimusten mukainen ympäristöjärjestelmä,
- liitteen II mukainen auditointiohjelma on valmis ja otettu jo käyttöön (toiminta, johon liittyy suurin ympäristöriski, on auditoitu ainakin kerran),
- johdon katselmus on saatettu loppuun,
- on laadittu liitteessä III olevan 3.2 kohdan mukainen ympäristölausunto.

5.4.3. Lainsäädännön noudattaminen

Todentajan on varmistettava, että organisaatiossa on otettu käyttöön menettelyt niiden näkökohtien tai toimintojen valvomiseksi, jotka kuuluvat asiaa koskevan yhteisön tai kansallisen lainsäädännön soveltamisalaan, ja että näiden menettelyjen avulla varmistetaan lainsäädännön noudattaminen. Erityisesti auditoinnin yhteydessä tehtävien tarkastusten tavoitteena on selvittää, varmistetaanko menettelyjen avulla lainsäädännön noudattaminen.

Todentajan ei pidä vahvista ympäristölausuntoa siinä tapauksessa, että todentamisenmenettelyn yhteydessä, esimerkiksi pistokokein, on havaittu, ettei organisaatio selvästikään noudata kaikilta osin lainsäädäntöä.

5.4.4. Organisaation määrittely

Ympäristöjärjestelmän todentamisen ja ympäristölausunnon vahvistamisen yhteydessä todentajan on varmistettava, että organisaation osat on määritelty yksiselitteisesti ja että määritelmä vastaa todellista toimintojen jakoa. Lausunnon on selkeästi katettava kaikki ne organisaation eri osat, joita EMAS-järjestelmä koskee.

5.5. Todentajan toimintaa koskevat määräykset

5.5.1. Todentaja toimii organisaation kanssa tehdyn kirjallisen sopimuksen perusteella. Sopimuksessa määritellään työn laajuus, ja se mahdollistaa todentajan riippumattoman ammattimaisen toiminnan sekä velvoittaa organisaatiota osallistumaan tarvittavaan yhteistyöhön.

5.5.2. Todentamiseen kuuluu asiakirjojen tutkiminen, käynti organisaatiossa ja erityisesti keskustelut henkilöstön kanssa sekä organisaation johdolle osoitetun kertomuksen laatiminen ja organisaation ratkaisu kertomuksessa mainittuihin ongelmiin.

5.5.3. Ennen organisaatiossa käyntiä tutkitaan asiakirjat, jotka sisältävät perustiedot organisaatiosta ja sen toiminnasta, ympäristöpolitiikasta ja ympäristöohjelmasta, kuvauksen organisaation ympäristöjärjestelmästä, yksityiskohtaiset tiedot edellisestä ympäristökatselmuksesta tai auditoinnista, kertomuksen kyseisestä katselmuksesta tai auditoinnista ja kaikista korjaavista toimenpiteistä, jotka niiden perusteella on tehty, sekä ehdotuksen ympäristölausunnoksi.

5.5.4. Todentaja laatii organisaation johdolle kertomuksen. Tässä kertomuksessa täsmennetään

- a) kaikki todentajan työn kannalta merkitykselliset seikat,
- b) ympäristöjärjestelmän toteuttamisen lähtökohdat organisaatiossa,
- c) yleisluontoisesti tapaukset, joissa tämän asetuksen säännöksiä ei ole noudatettu, ja erityisesti
 - alustavan ympäristökatselmuksen, auditointimenetelmän, ympäristöjärjestelmän tai minkä tahansa asiaa koskevan menettelyn tekniset puutteet,
 - seikat, jotka poikkeavat ympäristölausuntoluonnoksesta sekä sellaiset yksityiskohtaiset lisäykset ja muutokset, jotka ympäristölausuntoon olisi tehtävä,
- d) vertailu organisaation aikaisempiin lausuntoihin ja toimien tehokkuuden arviointeihin.

5.6. Todentamistaajuus

Todentajan on vahvistettava enintään 12 kuukauden välein ympäristölausuntoa ajantasaistavat tiedot. Lisäksi todentaja laatii yhteistyössä organisaation kanssa ohjelman, jolla varmistetaan, että kaikki EMAS-rekisteröinnin edellytykset todennetaan enintään 36 kuukauden välein. Ympäristötodentajien käyntien tiheys organisaatiossa on määriteltävä ottaen huomioon komission antamat ohjeet.

LIITE VI

YMPÄRISTÖNÄKÖKOHDAT

6.1. Yleistä

Merkittävien ympäristövaikutusten määrittämiseksi organisaation on tarkasteltava kaikkia sen toimintaan, tuotteisiin ja palveluihin liittyviä ympäristönäkökohtia ja päätettävä organisaation omien arviointiperusteiden perusteella, mitkä ympäristönäkökohdat ovat vaikutukseltaan merkittäviä.

Organisaation on tarkasteltava sekä sen toiminnan, tuotteiden ja palvelujen välittömiä että välillisiä vaikutuksia.

6.2. Välittömät ympäristönäkökohdat

Välittömät ympäristönäkökohdat liittyvät toimintoihin, jotka ovat organisaation hallinnassa ja organisaatioon paikannettavissa.

Tällaisia näkökohtia voivat olla luettelon olematta tyhjentävä:

- a) päästöt ilmaan
- b) päästöt veteen
- c) jätehuolto
- d) maa-alueiden saastuminen
- e) luonnonvarojen ja raaka-aineiden käyttö (mukaan luettuna energia),
- f) paikalliset kysymykset (melu, värinä, haju, ulkonäkö jne.)
- g) kuljetukset (tavarat, palvelut, henkilöstö).

Arvioitaessa näiden toimintojen ympäristövaikutuksia organisaation on tarkasteltava normaalien toimintaolosuhteiden ohella käynnistys- ja seisokkitilanteita sekä kohtuudella ennakoitavissa olevia hätätilanteita. Tarkastelussa on huomioitava entiset, nykyiset ja suunnitellut toiminnot, tuotteet ja palvelut.

6.3. Välilliset ympäristönäkökohdat

Organisaation toiminnalla, tuotteilla ja palveluilla voi olla myös merkittäviä ympäristövaikutuksia, jotka eivät ole organisaation hallinnassa tai jotka eivät ilmene organisaation sijaintipaikalla.

Tällaisia ympäristövaikutusten aiheuttajia voivat olla, luettelon olematta tyhjentävä:

- a) tuotteisiin liittyvät tekijät (suunnittelu, pakkaaminen, kuljetus, käyttö sekä jätteen talteenotto/käytöstä poistaminen)
- b) pääomasijoitukset, lainojen myöntäminen ja vakuutuspalvelut
- c) uudet markkinat
- d) palvelujen valinta ja niiden koostumus (esim. kuljetukset tai ateriapalvelu)
- e) hallinnolliset ja suunnitteluun liittyvät päätökset
- f) tuotevalikoiman koostumus.

Lisäksi organisaation on kyettävä osoittamaan, että se on yksilöinyt sen ostotoimeen liittyvät merkittävät ympäristönäkökohdat ja että hallintajärjestelmä kattaa näihin näkökohtiin liittyvät merkittävät ympäristövaikutukset.

Ympäristönäkökohtien on oltava merkittäviä ympäristöohjelman, ympäristöjärjestelmän ja ympäristöauditoinnin kannalta ja ottaen huomioon organisaation itselleen asettamat päämäärät.

Organisaation on välillisten ympäristönäkökohtien osalta tarkasteltava, missä määrin se voi vaikuttaa näihin näkökohtiin ja mihin toimiin se voi ryhtyä vaikutusten pienentämiseksi.

6.4. Merkittävyys

Kukin organisaatio vastaa itse toiminnan, tuotteiden ja palvelujen ympäristönäkökohtien tärkeyden arvioinnissa sovellettavien arviointiperusteiden määrittämisestä. Yksityiskohtaisen elinkaarianalyysin suorittaminen ei ole tarpeen, mutta organisaation käyttämien arviointiperusteiden on oltava monipuolisia, puolueettomasti tarkistettavissa ja toistettavissa.

Organisaation liittyvien ympäristönäkökohtien määrittäminen pitää sisällään seuraavat seikat, luettelon olematta tyhjennettävä:

- a) organisaation toiminnan, tuotteiden ja palvelujen sekä näihin liittyvien ympäristönäkökohtien yksilöinti sekä kuhunkin ympäristönäkökohtaan liittyvän ympäristövaikutuksen määrittäminen,
 - b) ympäristön tilaa koskevan tiedon keruu sellaisten toimintojen, tuotteiden ja palvelujen yksilöimiseksi, jotka voivat tietyissä tapauksissa vaikuttaa tähän tilaan,
 - c) organisaation raaka-aineiden ja energian käyttöä, veteen tai ilmaan joutuvia päästöjä ja jätteitä koskeviin tietoihin perustuva riskianalyysi,
 - d) sidosryhmien näkemysten selvittäminen ja tämä tiedon hyödyntäminen organisaatioon liittyvien merkittävien, ympäristötekijöiden osalta,
 - e) organisaation sellaisten ympäristötoimintojen yksilöiminen, jotka ovat sääntelyn alaisia ja joita koskevia tietoja organisaatiossa on todennäköisesti kerätty,
 - f) niiden ostotoimintojen yksilöiminen, jotka ovat merkittäviä organisaation aiheuttamien välittömien tai välillisten ympäristövaikutusten kannalta,
 - g) organisaation tuotteiden suunnittelun, tuotekehityksen, valmistuksen, jakelun, huollon, käytön, uudelleenkäytön, kierrätyksen ja käytöstä poistamisen tarkastelu,
 - h) niiden organisaation toimintojen yksilöiminen, joiden ympäristökustannukset, hyödyt tai muut taloudelliset vaikutukset ovat merkittävimmät.
-

LIITE VII

ALUSTAVA YMPÄRISTÖKATSELMUS

7.1. Yleistä

Organisaation, jolla ei ole 9 artiklan mukaisesti tunnustettua ympäristöjärjestelmää, on määritettävä alustavasta ympäristöasioiden hoidon nykytilanne katselmuksen avulla. Tavoitteena on oltava kaikkien organisaation ympäristönäkökohtien tarkastelu ympäristöjärjestelmän rakentamista varten.

7.2. Vaatimukset

Katselmuksen on katettava neljä keskeistä alaa:

- a) lainsäädäntöön ja sääntelyyn perustuvat vaatimukset,
- b) merkittävien ympäristönäkökohtien yksilöinti,
- c) nykyisten ympäristöasioiden hallintaan liittyvien periaatteiden ja menettelyjen tarkastelu,
- d) aikaisempien häiriötilanteiden tutkiminen.

Kaikissa tapauksissa on tarkasteltava sekä organisaation tavallisia että epätavallisia toimintoja samoin kuin mahdollisia hätätilanteita.

Sopivia katselmuksen toteutuskeinoja ovat toiminnan luonteesta riippuen esimerkiksi tarkastuslistat, haastattelut, paikan päällä tehtävät tarkastukset ja mittaukset ja edellisten auditointien tai muiden katselmusten tulosten tarkastelu.

Yksilöitäessä toimintayksiköiden toimintaan liittyviä merkittäviä ympäristönäkökohtia on tarkasteltava seuraavia seikkoja, siltä osin kuin se on tarkoituksenmukaista:

- a) päästöt ilmaan
- b) päästöt veteen
- c) jätehuolto
- d) maa-alueiden saastuminen
- e) raaka-aineiden ja luonnonvarojen käyttö,
- f) muut paikalliset ympäristöön ja elinyhteisöön liittyvät seikat.

Tässä yhteydessä on tarkasteltava normaalien toimintaolosuhteiden ohella käynnistys- ja seisokkitilanteita sekä kohtuudella ennakoitavissa olevien poikkeus- ja hätätilanteiden realistisesti mahdollisia merkittäviä vaikutuksia.

Yksityiskohtaisen elinkaarianalyysin suorittaminen toimintaan, tuotteisiin tai palveluihin liittyvien merkittävien ympäristönäkökohtien tunnistamiseksi ei ole tarpeen. Organisaatioiden ei ole tarpeen arvioida kutakin yksittäistä tuotetta, komponenttia tai raaka-ainepanosta. Ne voivat valita toiminnan tuotteiden tai palvelujen luokkia niiden näkökohtien määrittämiseksi, joiden vaikutus todennäköisimmin on merkittävä.

LIITE VIII

REKISTERÖINTITIEDOT

Vähimmäisvaatimukset

Organisaation nimi:
Organisaation osoite:
Yhteyshenkilö:
NACE-toimialaluokituksen mukainen koodi:
Henkilöstön määrä:

Todentajan nimi:
Akkreditointinumero:
Addreditoinnin laajuus:
Seuraavan ympäristölausunnon päivämäärä:

Organisaation toimivaltaisen täytäntöönpanoviranomaisen nimi ja yhteystiedot:

.....

Tehty 199. .

.....
Organisation edustajan allekirjoitus

Muutettu ehdotus neuvoston päätökseksi yhteisön toimintaohjelmasta pelastuspalvelun alalla ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/02)

KOM(1999) 400 lopull. – 98/0354 (CNS)

(Komission esittämä 30 päivänä heinäkuuta 1999 EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti)

⁽¹⁾ EYVL C 28, 3.2.1999, s. 29.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 308 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottaa huomioon alueiden komitean lausunnon,

sekä katsoo, että

- (1) yhteisön vuodesta 1985 tällä alalla toteuttama toiminta jäsenvaltioiden välis yhteistyö; vuoden 1987 jälkeen annetut päätöslauselmat ⁽¹⁾ sekä yhteisön toimintaohjelmasta pelastuspalvelun alalla 19 päivänä joulukuuta 1997 tehty neuvoston päätös ⁽²⁾ muodostavat tämän yhteistyön perustan,
- (2) yhteisön ohjelman täytäntöönpanemiseksi toteuttamat yksittäiset toimet edistävät henkilöiden, ympäristön ja omaisuuden suojelua luonnonkatastrofien ja teknologian aiheuttamien hätätilanteiden aikana
- (3) komission esittämässä yhteisön ympäristöä ja kestävää kehitystä koskevassa poliittisessa toimintaohjelmassa ⁽³⁾ todetaan, että yhteisön toimintaa tehostetaan erityisesti ympäristöön liittyvien hätätilanteiden alalla, ja samassa ohjelmassa esitetään myös, että tässä toiminnassa on otettava huomioon tieteellinen tutkimus ja teknologian kehitys,

MUUTETTU EHDOTUS

Ei muutoksia

- (1) on tarpeen jatkaa ja lisätä yhteisön vuodesta 1985 tällä alalla toteuttamaa toimintaa, jotta jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä voitaisiin kehittää asteittain laajemmaksi ja tehokkaammaksi; vuoden 1987 jälkeen annetut päätöslauselmat ⁽¹⁾ sekä yhteisön toimintaohjelmasta pelastuspalvelun alalla 19 päivänä joulukuuta 1997 tehty neuvoston päätös ⁽²⁾ muodostavat tämän yhteistyön perustan,

- (2) yhteisön ohjelman täytäntöönpanemiseksi toteuttamat yksittäiset toimet edistävät henkilöiden, ympäristön ja omaisuuden suojelua luonnonkatastrofien ja teknologian aiheuttamien hätätilanteiden aikana ja järkevämpää suhdetta luontoon, jotta tulevaisuudessa olisi mahdollista välttää useiden katastrofien sattuminen, tulvat mukaan luettuna,

Ei muutoksia

⁽¹⁾ EYVL C 176, 4.7.1987, s. 1; EYVL C 44, 23.2.1989, s. 3; EYVL C 315, 14.12.1990, s. 1; EYVL C 313, 10.11.1994, s. 1.⁽²⁾ EYVL L 8, 14.1.1998, s. 20.⁽³⁾ EYVL C 138, 17.5.1993, s. 5.⁽¹⁾ EYVL C 176, 4.7.1987, s. 1; EYVL C 44, 23.2.1989, s. 3; EYVL C 315, 14.12.1990, s. 1; EYVL C 313, 10.11.1994, s. 1.⁽²⁾ EYVL L 8, 14.1.1998, s. 20.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

- (4) yhteisön toimintaohjelma edistää jatkossakin tämän alan yhteistyön kehittämistä entistä tehokkaammaksi; ohjelman olisi suurelta osin perustuttava tältä alalta jo saatuihin kokemuksiin,
- (5) toissijaisuusperiaatteen mukaisesti yhteisön yhteistyöllä tuetaan ja täydennetään kansallisia pelastuspalvelupolitiikkoja niiden tehokkuuden lisäämiseksi; kokemusten yhdistäminen ja keskinäinen avunanto auttaa vähentämään ihmishenkien menetyksiä, vammoja sekä taloudellisia ja ympäristövahinkoja kaikkialla yhteisössä,
- (6) unionin eristyneillä ja syrjäisillä alueilla on maantieteellisistä, pinnanmuodostukseen liittyvistä sekä sosiaalisista ja taloudellisista syistä johtuvia erityispiirteitä, jotka vaikeuttavat avun perille viemistä ja toimintamahdollisuuksia vaaravissa vaaratilanteissa,
- (7) yhteisön toimintaohjelma lisää avoimuutta samalla kun se lujittaa perustamissopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavia toimia,
- (8) tärkeitä ovat myös vaarojen ja vahinkojen ennaltaehkäisyyn tähtäävät toimet sekä toimet, joilla pyritään antamaan tietoa jäsenvaltioissa pelastuspalvelusta vastaaville ja alalla toimiville tahoille sekä valmentamaan heitä, sillä tällaiset toimet parantavat onnettomuuksiin valmistautumisen tasoa; on myös tärkeää toteuttaa yhteisön toimia hätätilanteiden aikaiseen toimintaan ja niiden jälkeiseen kunnostukseen liittyvien tekniikoiden ja menetelmien parantamiseksi,
- (9) lisäksi on tärkeää toteuttaa yleisölle suunnattuja toimia Euroopan kansalaisten omatoimisten suojelutoimien tehostamiseksi;
- (10) neuvoa-antava komitea avustaa komissiota toimintaohjelman hallinnoinnissa,
- (11) tämän päätöksen säännökset korvaavat 1 päivästä tammikuuta 2000 alkaen 19 päivänä joulukuuta 1997 tehdyllä neuvoston päätöksellä vahvistetun toimintaohjelman, joka päättyy 31 päivänä joulukuuta 1999, ja
- (12) perustamissopimuksessa ei määrätä muista toimivaltuuksista tämä päätöksen tekemiseksi kuin mitä 308 artiklassa mainitaan,

- (4) yhteisön toimintaohjelma edistää jatkossakin tämän alan yhteistyön kehittämistä entistä tehokkaammaksi; ohjelman olisi suurelta osin perustuttava tältä alalta jo saatuihin kokemuksiin ja siinä olisi kehitettävä näitä kokemuksia edelleen,
- (5) toissijaisuusperiaatteen mukaisesti yhteisön yhteistyöllä tuetaan ja täydennetään kansallisia pelastuspalvelupolitiikkoja niiden tehokkuuden lisäämiseksi; kokemusten yhdistäminen ja keskinäinen avunanto auttaa vähentämään ihmishenkien menetyksiä, vammoja, aineellisia vahinkoja sekä taloudellisia ja ympäristövahinkoja kaikkialla yhteisössä, mikä tekee sosiaalisen yhteenkuuluvuuden, solidarisuuden ja Euroopan kansalaisuuden tavoitteet konkreettisemmiksi,

Ei muutoksia

- (9) lisäksi on tärkeää toteuttaa yleisölle suunnattuja toimia Euroopan kansalaisten omatoimisten suojelutoimien tehostamiseksi; kansalaisten on tiedostettava, että vastuu tehtävästä on yhteinen, ja heitä on valistettava terveyteen ja ympäristönsuojeluun liittyvistä ongelmista,

Ei muutoksia

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Perustetaan yhteisön pelastuspalvelun alan toiminta-ohjelma (jäljempänä "ohjelma") joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2000 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2004.

2. Ohjelman tarkoituksena on tukea, täydentää jäsenvaltioiden ponnisteluja niiden kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason toiminnassa henkilöiden, ympäristön ja omaisuuden suojelemiseksi luontoon liittyvien ja teknologian aiheuttamien hätätilanteiden sattuessa. Tavoitteena on helpottaa jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja keskinäistä avunantoa tällä alalla.

2 artikla

1. Komissio panee täytäntöön ohjelmaan sisältyvät toimet.
2. Ohjelman toteuttamiseksi laaditaan kolmivuotinen ja vuosittain tarkistettava suunnitelma 4 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti ja muun muassa jäsenvaltioiden komissiolle toimittamien tietojen perusteella. Komissio voi tarvittaessa toteuttaa muita toimia ohjelmaan sisältyvien toimien lisäksi. Tällaiset lisätoimet arvioidaan vahvistettujen ensisijaisten tavoitteiden ja käytettävissä olevan rahoituksen mukaan.
3. Ohjelmaan kuuluvat toimet sekä yhteisön rahoituksen myöntämiseen liittyvät järjestelyt esitetään liitteessä.

3 artikla

1. Ohjelman toteuttamissuunnitelmaan sisältyvät yksittäiset toteutettavat toimet.
2. Yksittäiset toimet valitaan ensisijaisesti seuraavien perusteiden mukaisesti:
 - a) vaikutus luonnonkatastrofien ja teknologian aiheuttamien hätätilanteiden vuoksi henkilöihin, ympäristöön ja omaisuuden kohdistuvien vaarojen ja vahinkojen ehkäisemiseen,
 - b) vaikutus jäsenvaltioissa pelastuspalvelualalla toimivien henkilöiden valmiustason parantamiseen heidän toimintakykynsä lisäämiseksi hätätilanteissa;

1 artikla

1. Perustetaan yhteisön pelastuspalvelun alan toiminta-ohjelma (jäljempänä "ohjelma"), joka koskee myös ympäristöön liittyviä hätätilanteita ja joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2000 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2004.

2. Ohjelman tarkoituksena on tukea, täydentää ja lisätä jäsenvaltioiden ponnisteluja niiden kansallisen, alueiden rajat ylittävän, alueellisen ja paikallisen tason ennaltaehkäisevässä toiminnassa ja toiminnassa henkilöiden, ympäristön ja omaisuuden suojelemiseksi luontoon liittyvien ja teknologian aiheuttamien vaaratilanteiden tai todellisten hätätilanteiden sattuessa. Tavoitteena on helpottaa jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, kokemusten vaihtoa ja keskinäistä avunantoa tällä alalla.

Ei muutoksia

- b) vaikutus jäsenvaltioissa pelastuspalvelualalla kaikilla tasoilla toimivien henkilöiden, jotka kantavat ensisijaista vastuuta ja osallistuvat välittömimmin toimintaan, valmiustason parantamiseen heidän toimintakykynsä lisäämiseksi hätätilanteissa;

katastrofien välittömien ja taustalla olevien syiden havaitseminen ja tutkiminen, ja tällaisen tutkimuksen tulosten julkaiseminen

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

c) vaikutus hätätilanteiden aikaiseen toimintaan ja niiden jälkeiseen kunnostukseen liittyvien tekniikoiden ja parantamiseen,

d) yleisön valistuksen, kasvatuksen ja tietoisuuden edistäminen kansalaisten omatoimisten suojelutoimien kehittämiseksi.

3. Kukin yksittäinen toimi toteutetaan tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

4. Tähän ohjelmaan liittyvillä toimilla pyritään edistämään pelastuspalvelua koskevien tavoitteiden sisällyttämistä muuhun yhteisön ja jäsenvaltioiden politiikkaan ja toimintaan soveltuvilla aloilla.

5. Kussakin toimessa otetaan huomioon yhteisön ja jäsenvaltioiden soveltuvilla aloilla tekemien tutkimusten tulokset.

4 artikla

1. Komissiota avustaa ohjelman toteuttamisessa neuvoa-antava komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana toimii komission edustaja.

2. Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen toteutettavista toimenpiteistä. Komitea antaa lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisuuden mukaan; komitea voi tarvittaessa äänestää lausunnosta.

3. Lausunto merkitään pöytäkirjaan; lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan.

4. Komission on otettava huomioon komitean lausunto niin pitkälle kuin mahdollista. Sen on ilmoitettava komitealle, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

5. Lisäksi komissio voi antaa neuvoa-antavan komitean käsiteltäväksi mitä tahansa muita pelastuspalveluun liittyviä kysymyksiä.

5 artikla

Komissio arvioi suunnitelman toteuttamista ohjelman keston puolivälissä ja ennen ohjelman loppua ja antaa siitä kertomukset neuvostolle ja Euroopan parlamentille viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2002 ja 31 päivänä maaliskuuta 2004.

6 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2000.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

MUUTETTU EHDOTUS

c) vaikutus ennakointivälineiden -ja hätätilanteiden aikaiseen toimintaan ja niiden jälkeiseen kunnostukseen liittyvien tekniikoiden ja menettelyjen parantamiseen kokeiluhankkeiden avulla,

Ei muutoksia

4. Tähän ohjelmaan liittyvillä toimilla pyritään edistämään pelastuspalvelua koskevien tavoitteiden sisällyttämistä muuhun yhteisön ja jäsenvaltioiden politiikkaan ja toimintaan soveltuvilla aloilla ja erityisesti arvioitaessa laitosten ja toiminnan ympäristövaikutuksia.

Ei muutoksia

LIITE

YHTEISÖN RAHOITUKSEN MYÖNTÄMISEEN LIITTYVÄT JÄRJESTELYT ⁽¹⁾

ALKUPERÄINEN TAULUKKO

Toimet	Rahoitusjärjestelyt
A. Yhteisen edun mukaiset huomattavat hankkeet	
Kaikkien tai useiden jäsenvaltioiden edun mukaiset huomattavat hankkeet, joihin sisältyy prosessi pelastuspalvelujen toimintakyvyn parantamiseksi hätätilanteissa useilla merkittävillä osa-alueilla kuten:	Yhteisön rahoitusosuus on enintään 75 % toimen kokonaiskustannuksista.
— ennaltaehkäisy	
— valmius	
— toiminta	
— vahinkojen korjaaminen	
— väestölle tiedottaminen kansalaisten omatoimisen suojelun tehostamiseksi sekä turvallisuuden edistämiseksi kansalaisten vapaan liikkuvuuden yhteydessä yhteisön alueella.	
B. Koulutus	
1. Seminaarit ja kurssit ⁽¹⁾	
Seminaarien ja kurssien järjestäminen, joissa jäsenvaltioiden eri alojen korkean tason asiantuntijat, tekniset erikoistuntijat ja tekninen henkilöstö kokoontuvat jakamaan kokemuksiaan keskustelemalla perusteellisesti menettelytapoistaan, tekniikoistaan ja välineistään tarkoituksenaan:	Yhteisön rahoitusosuus on enintään 75 % toimen kokonaiskustannuksista ja enintään 75 000 euroa tointa kohden.
— parantaa valmiustasoaan	
— luoda edellytykset henkilöverkolle, joka mahdollistaa tehokkaamman jäsenvaltioiden välisen toiminnallisen yhteistyön hätätilanteissa.	
2. Asiantuntijoiden ja teknisen henkilöstön vaihto	
Järjestetään asiantuntijoiden, komennuksia toisen jäsenvaltion pelastuspalveluyksiköihin, jotta he voisivat hankkia kokemusta, arvioida erilaisia tekniikoita tai tutkia toisten pelastuspalveluyksiköiden tai muiden asiaankuuluvien elinten soveltamia toimintatapoja.	Enintään 75 % asiantuntijoiden matka- ja oleskelukustannuksista sekä 100 % järjestelmän koordinoitinkustannuksista
Järjestetään jäsenvaltioiden asiantuntijoiden, erikoistuntijoiden ja teknisen henkilöstön vaihtoja, jotta he voivat antaa lyhyitä kursseja tai osallistua niihin.	

⁽¹⁾ Tästä ohjelmasta ei rahoiteta erityistoimia, jotka voivat saada rahoitusta yhteisön muista välineistä.

Toimet	Rahoitusjärjestelyt
3. <i>Harjoitukset</i> ⁽¹⁾ Harjoitusten tarkoituksena on toimintatapojen vertailu, jäsenvaltioiden välisen yhteistyön tiivistäminen ja kansallisten pelastuspalveluyksiköiden välisen koordinoinnin kehittäminen, jotta voitaisiin parantaa muun muassa tehokkuutta ja toimintanopeutta hätätilanteissa. C. Muut toimet 1. <i>Kokeiluhankkeet</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾ Hankkeet, joiden tarkoituksena on parantaa toimintakykyä ja -nopeutta hätätilanteiden alkuvaiheissa jäsenvaltioiden eri alueilla. Näillä hankkeilla pyritään erityisesti kehittämään välineitä, tekniikoita ja menettelytapoja myös erityneillä alueilla ja syrjäseuduilla. Hankkeiden on oltava sellaisia, että ne kiinnostavat kaikkia tai useita jäsenvaltioita, ja niiden tuloksia on levitettävä ja niitä on esiteltävä mahdollisimman laajasti koko EU:n alueella toimeenpanon varmistamiseksi. Erityisesti olisi kannustettava monikansallisia hankkeita. 2. <i>Tukitoimet</i> ⁽¹⁾ Pelastuspalvelualan erityisten osa-alueiden kehittämistä koskevat tukitoimet ⁽²⁾. 3. <i>Konferenssit ja tapahtumat</i> ⁽¹⁾ Konferenssit ja muut suurelle yleisölle tarkoitettut pelastuspalvelualan tapahtumat, joihin osallistuu useita jäsenvaltioita. 4. <i>Tiedotus ja muut toimet</i> Tiedon jakaminen, julkaisujen laatiminen ja näyttelymateriaalin tuottaminen yhteisön pelastuspalvelualan yhteistyöstä. Muut toimet, joiden tavoitteena on pelastuspalvelutoiminnan tulosten parempi ymmärtäminen, kuten tilastot ja taloudelliset analyysit. Ohjelman arviointi D. Asiantuntijoiden mobilisointi Asiantuntijoiden mobilisointi hätätilanteissa sellaisen jäsenvaltion tai kolmannen maan, jota kohtaa luonnon- tai katastrofi teknologian aiheuttama, viranomaisten luoman järjestelmän vahvistamiseksi.	Yhteisön rahoitusosuus on enintään 50 % muiden jäsenvaltioiden lähettämien tarkkailijoiden osallistumiskustannuksista sekä harjoituksiin liittyvien seminaarien järjestämiseen, harjoitusten valmisteluun, loppukertomukseen jne. Liittyvistä kustannuksista Yhteisön rahoitusosuus on enintään 50 % kunkin kokeiluhankkeen kokonaiskustannuksista ja enintään 200 000 euroa hanketta kohden Yhteisön rahoitus on enintään 50 % kunkin toimen kokonaiskustannuksista ja enintään 30 000 euroa tointa kohden. Yhteisön rahoitus on enintään 30 % järjestelyjen kokonaiskustannuksista ja enintään 50 000 euroa tointa kohden. Yhteisön rahoitusosuus on 100 % kustannuksista. Yhteisön rahoitusosuus on 100 % asiantuntijoiden työmatkojen kustannuksista.

⁽¹⁾ Tukikelpoisia ovat ainoastaan toimet, jotka kiinnostavat kaikkia jäsenvaltioita tai huomattavaa osaa niistä.

⁽²⁾ Tukikelpoisia ovat ainoastaan toimet, jotka ovat hallintokomitean vuosittain määrittelemien ensisijaisten tavoitteiden mukaisia.

MUUTETTU TAULUKKO

Toimet	Rahoitusjärjestelyt
A. Yhteisön edun mukaiset huomattavat hankkeet Kaikkien tai useiden jäsenvaltioiden edun mukaiset huomattavat hankkeet, joihin sisältyy prosessi pelastuspalvelujen toimintakyvyn parantamiseksi hätätilanteissa useilla merkittävillä osa-alueilla kuten: — ennaltaehkäisy — valmius — toiminta — vahinkojen korjaaminen — väestölle tiedottaminen kansalaisten omatoimisen suojelun tehostamiseksi sekä turvallisuuden edistämiseksi kansalaisten vapaan liikkuvuuden yhteydessä yhteisön alueella. B. Koulutus 1. <i>Seminaarit ja kurssit</i> ⁽¹⁾ Seminaarien ja kurssien järjestäminen, joissa jäsenvaltioiden eri alojen korkean tason asiantuntijat, tekniset erikoistuntijat ja tekninen henkilöstö, jotka edustavat paikallista, alueellista tai alueiden rajat ylittävää tasoa, kokoontuvat jakamaan kokemuksiaan keskustelemalla perusteellisesti menettelytavoistaan, tekniikoistaan ja välineistään tarkoituksenaan: — parantaa valmiustasoaan — luoda edellytykset henkilöverkolle, joka mahdollistaa tehokkaamman jäsenvaltioiden välisen toiminnallisen yhteistyön hätätilanteissa. 2. <i>Asiantuntijoiden ja teknisen henkilöstön vaihto</i> Järjestetään pelastuspalveluasiantuntijoiden, mukaan luettuina sellaiset valtiosta riippumattomia järjestöjä edustavat asiantuntijat, jotka ovat olennaisesti mukana jäsenvaltioiden pelastuspalvelujärjestelmissä, komennuksia toisen jäsenvaltion pelastuspalveluyksiköihin, jotta he voisivat hankkia kokemusta, arvioida erilaisia tekniikoita tai tutkia toisten pelastuspalveluyksiköiden tai muiden asiaankuuluvien elinten soveltamia toimintatapoja. Järjestetään jäsenvaltioiden asiantuntijoiden, erikoistuntijoiden ja teknisen henkilöstön vaihtoja, jotta he voivat antaa lyhyitä kursseja tai osallistua niihin. 3. <i>Harjoitukset</i> ⁽¹⁾ Harjoitusten tarkoituksena on toimintatapojen vertailu, jäsenvaltioiden välisen yhteistyön tiivistäminen ja kansallisten pelastuspalveluyksiköiden välisen koordinoinnin kehittäminen, jotta voitaisiin parantaa muun muassa tehokkuutta ja toimintanopeutta hätätilanteissa.	Yhteisön rahoitusosuus on enintään 75 % toimen kokonaiskustannuksista. Yhteisön rahoitusosuus on enintään 75 % toimen kokonaiskustannuksista ja enintään 75 000 euroa tointa kohden. Enintään 75 % asiantuntijoiden matka- ja oleskelukustannuksista sekä 100 % järjestelmän koordinoitinkustannuksista. Yhteisön rahoitusosuus on enintään 50 % muiden jäsenvaltioiden lähettämien tarkkailijoiden osallistumiskustannuksista sekä harjoituksiin liittyvien seminaarien järjestämiseen, harjoitusten valmisteluun, loppukertomukseen jne. Liittyvistä kustannuksista.

Toimet	Rahoitusjärjestelyt
C. Muut toimet 1. <i>Kokeiluhankkeet</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾ Hankkeet, joiden tarkoituksena on parantaa toimintakykyä ja -nopeutta hätätilanteiden alkuvaiheissa jäsenvaltioiden eri alueilla. Näillä hankkeilla pyritään erityisesti kehittämään välineitä, tekniikoita ja menettelytapoja myös erityneillä alueilla ja syrjäseuduilla. Hankkeiden on oltava sellaisia, että ne kiinnostavat kaikkia tai useita jäsenvaltioita, ja niiden tuloksia on levitettävä ja niitä on esiteltävä mahdollisimman laajasti koko EU:n alueella toimeenpanon varmistamiseksi. Erityisesti olisi kannustettava monikansallisia hankkeita. 2. <i>Tukitoimet</i> ⁽¹⁾ Pelastuspalvelualan erityisten osa-alueiden kehittämistä koskevat tukitoimet ⁽²⁾. 3. <i>Konferenssit ja tapahtumat</i> ⁽¹⁾ Konferenssit ja muut suurelle yleisölle tarkoitetut pelastuspalvelualan tapahtumat, joihin osallistuu useita jäsenvaltioita. 4. <i>Tiedotus ja muut toimet</i> Tiedon jakaminen, julkaisujen laatiminen ja näyttelymateriaalin tuottaminen yhteisön pelastuspalvelualan yhteistyöstä. Muut toimet, joiden tavoitteena on pelastuspalvelutoiminnan tulosten parempi ymmärtäminen, kuten tilastot ja taloudelliset analyysit. Ohjelman arviointi sekä osallistuminen muihin sellaisiin näyttelyihin ja sellaisen materiaalin jakeluun, joissa kiinnitetään erityistä huomiota <u>enaltaehkäisyyn, luonnonvarojen säilyttämisen tärkeyteen, turvallisuusstandardien soveltamiseen, hälytykseen mahdollisissa riskitilanteissa, pelastussuunnitelmiin ja hätätilanteisiin.</u> D. Asiantuntijoiden mobilisointi Asiantuntijoiden mobilisointi hätätilanteissa sellaisen jäsenvaltion tai kolmannen maan, jota kohtaa luonnon- tai ympäristökatastrofi tai teknologian aiheuttama <u>hätätilanne</u>, viranomaisten luoman järjestelmän vahvistamiseksi.	Yhteisön rahoitusosuus on enintään 50 % kunkin kokeiluhankkeen kokonaiskustannuksista ja enintään 200 000 euroa hanketta kohden. Yhteisön rahoitus on enintään 50 % kunkin toimen kokonaiskustannuksista ja enintään 30 000 euroa tointa kohden. Yhteisön rahoitus on enintään 30 % järjestelyjen kokonaiskustannuksista ja enintään 50 000 euroa tointa kohden. Yhteisön rahoitusosuus on 100 % kustannuksista Yhteisön rahoitusosuus on 100 % asiantuntijoiden työmatkojen kustannuksista.

⁽¹⁾ Tukikelpoisia ovat ainoastaan toimet, jotka kiinnostavat kaikkia jäsenvaltioita tai huomattavaa osaa niistä.

⁽²⁾ Tukikelpoisia ovat ainoastaan toimet, jotka ovat hallintokomitean vuosittain määrittelemien ensisijaisten tavoitteiden mukaisia.

Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen suurista polttolaitoksista ilmaan pääsevien epäpuhtauspäästöjen rajoittamisesta annetun neuvoston direktiivin 88/609/ETY muuttamisesta ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/03)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(1999) 611 lopull. — 98/0225(COD)

(Komission esittämä 25 päivänä marraskuuta 1999 EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan nojalla)

⁽¹⁾ EYVL C 300, 29.9.1998, s. 6.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

EUROOPAN PARLAMENTTI JA NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 130(s) kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

toimivat perustamissopimuksen 189c artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen,

(1) Viidennessä ympäristöalan toimintaohjelmassa ⁽³⁾ asetetaan tavoitteeksi, etteivät joidenkin happamoittavien epäpuhtauksien, kuten rikkidioksidin (SO₂) ja typen oksidien (NO_x), kriittiset kuormitukset ja tasot koskaan ylity, ja samassa toimintaohjelmassa asetetaan ilmanlaatuun liittyväksi tavoitteeksi, että kaikkia ihmisiä suojellaan tehokkaasti ilman epäpuhtauksien aiheuttamilta tunnistetuilta terveysriskeiltä.

(2) Neuvoston direktiivi 88/609/ETY ⁽⁴⁾, sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiivillä 94/66/EY ⁽⁵⁾ ja sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, on myötävaikuttanut suurista polttolaitoksista ilmakehään joutuvien päästöjen vähentämiseen ja rajoittamiseen.

(3) Komissio on julkaissut tiedonannon ⁽⁶⁾ yhteisön strategiasta, jolla torjutaan happamoitumista; direktiivin 88/609/ETY muuttamista pidetään kyseisen strategian kiinteänä osana,

MUUTETTU EHDOTUS

Ei muutoksia

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 175 artiklan 1 kohdan,

Ei muutoksia

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

toimivat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen,

Ei muutoksia

(3) Komissio on julkaissut tiedonannon ⁽⁶⁾ yhteisön strategiasta, jolla torjutaan happamoitumista; direktiivin 88/609/ETY muuttamista pidetään kyseisen strategian kiinteänä osana, kun pitkän aikavälin tavoitteena on SO₂- ja NO_x-päästöjen riittävä vähentäminen, jotta jäämät ja pitoisuudet saadaan kriittistä kuormitusta ja tasoa pienemmiksi.

⁽¹⁾ KOM(98) 415 lopullinen.

⁽²⁾ EYVL C 101, 12.4.1999, s. 55.

⁽³⁾ EYVL C 138, 17.5.1993, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 336, 7.12.1988, s. 1.

⁽⁵⁾ EYVL L 337, 24.12.1994, s. 83.

⁽⁶⁾ KOM(97) 88 lopullinen.

⁽⁶⁾ KOM(97) 88 lopullinen.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

- (4) Koska yksittäisesti toimivat jäsenvaltiot eivät voi perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti saavuttaa riittävällä tavalla suurten polttolaitosten happamoittavien päästöjen vähentämiseen tähtäävää tavoitetta, koska epäyhtenäinen toiminta ei takaa asetetun tavoitteen saavuttamista ja koska happamoittavia päästöjä on vähennettävä koko yhteisössä, on tehokkaampaa toimia yhteisön tasolla; tässä direktiivissä asetetaan ainoastaan uusien polttolaitosten vähimmäisvaatimukset.
- (5) Neuvoston direktiivissä 96/61/EY⁽¹⁾ esitetään ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja vähentämiseen yhtenäistetty lähestymistapa, jossa laitoksen ympäristövaikutusten kaikki osatekijät otetaan huomioon yhtenäisellä tavalla. Direktiivin 96/61/EY soveltamisalaan kuuluvat nimellislämpöteholtaan yli 50 MW:n polttolaitokset.
- (6) Direktiivissä 88/609/EY, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, asetettujen päästörajojen noudattamista on pidettävä välttämättömänä joskaan ei riittävänä ehtona direktiivissä 96/61/EY asetettujen, parhaita käytettävissä olevia tekniikoita koskevien vaatimusten täyttymiselle. Näiden vaatimusten noudattaminen voi edellyttää aiempaa tiukempia päästörajoja, muille aineille ja väliaineille asetettavia päästörajoja sekä muita asiaankuuluvia ehtoja.
- (7) Teollisuudella on viidentoista vuoden kokemus suurten polttolaitosten epäpuhtauspäästöjen vähentämistekniikoiden soveltamisesta.
- (8) Sähköntuotantolaitokset ovat tärkeä osa suurten polttolaitosten sektoria.
- (9) Sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä 19 päivänä joulukuuta 1996 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/92/EY⁽²⁾ on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä viimeistään 19 päivänä helmikuuta 1999. Direktiivin vaikutuksesta uutta tuotantokapasiteettia todennäköisesti jakautuu sektorin uusille tulokaille.
- (10) Yhteisö on sitoutunut vähentämään hiilidioksidipäästöjä, ja lämmön ja sähkön yhdistetty tuotanto on merkittävä mahdollisuus parantaa yleisesti polttoaineen käytön tehokkuutta.

Ei muutoksia

- (5) Neuvoston direktiivissä 96/61/EY⁽¹⁾ esitetään ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja vähentämiseen yhtenäistetty lähestymistapa, jossa laitoksen ympäristövaikutusten kaikki osatekijät otetaan huomioon yhtenäisellä tavalla. Direktiivin 96/61/EY soveltamisalaan kuuluvat nimellislämpöteholtaan yli 50 MW:n polttolaitokset. Mainitun direktiivin 15 artiklan 3 kohdassa säädetään, että komissio julkaisee joka kolmas vuosi jäsenvaltioiden toimittamien aineistojen perusteella luettelon tärkeimmistä päästöistä ja niiden aiheuttajista. Mainitun direktiivin 18 artiklassa säädetään, että neuvosto vahvistaa komission ehdotuksesta perustamissopimuksessa määrätyn menettelyn mukaisesti päästöjen raja-arvot niille aineille, joiden suhteen yhteisön toimien tarve on todettu, erityisesti mainitun direktiivin 16 artiklassa säädetyn tietojen vaihdon perusteella.

Ei muutoksia

⁽¹⁾ EYVL L 257, 10.10.1996, s. 26.

⁽²⁾ EYVL L 27, 30.1.1997, s. 20.

⁽¹⁾ EYVL L 257, 10.10.1996, s. 26.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

- (11) Maakaasun käyttö sähköntuotantoon on jo huomattavasti lisääntynyt ja lisääntynee jatkossakin erityisesti kaasuturbiinien käytön myötä.
- (12) Yhteisön jätehuoltostrategiasta 24 päivänä helmikuuta 1997 annetussa neuvoston päätöslauselmassa ⁽¹⁾ pidetään kiinni siitä, että jätteitä on hyödynnettävä, ja katsotaan, että jätteitä polttavien laitosten toimintaan on sovellettava tarkoituksenmukaisia päästöstandardeja, jotta varmistettaisiin ympäristönsuojelun korkea taso.
- (13) Teollisuudella on kokemusta suurten polttolaitosten päästöjen tärkeimpien epäpuhtauksien mittaustekniikoista ja -laitteista. Euroopan standardointikomitea CEN on tehnyt työtä luodakseen puitteet, joissa voidaan varmistaa mittausten vertailukelpoisuus yhteisössä ja taata tällaisten mittausten korkea laatutaso.
- (14) On tarpeen lisätä tietoa suurten polttolaitosten päästöjen tärkeimmistä epäpuhtauksista; jotta tällaisen tiedon perusteella saisi todellisuutta vastaavan käsityksen laitoksen päästötasosta, tietoja on verrattava laitoksen energiankulutusta koskeviin tietoihin.
- (15) Tämän vuoksi direktiivi 88/609/ETY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 88/609/ETY seuraavasti:

1. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) Poistetaan 4 alakohdasta ilmaisu ”erityisesti tätä tarkoitusta varten suunnitelluin menetelmin”.
- b) Korvataan 6 alakohdassa ilmaisu ”lukuun ottamatta talousjätteitä sekä myrkyllisiä tai vaarallisia jätteitä” ilmaisulla ”lukuun ottamatta jätteitä, jotka kuuluvat neuvoston direktiivien 89/369/ETY (*), 89/429/ETY (**) ja 94/67/ETY (***) soveltamisalaan.

(*) EYVL L 163, 14.6.1989, s. 32.

(**) EYVL L 203, 15.7.1989, s. 50.

(***) EYVL L 365, 31.12.1994, s. 34.”

⁽¹⁾ EYVL C 76, 11.3.1997, s. 1.

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

c) Muutetaan 7 alakohta seuraavasti:

i) Lisätään seuraavat luetelmakohdat kolmanteen alakohtaan:

— ajoneuvon, aluksen tai ilma-aluksen käyttövoiman tuottamiseen käytettävät tekniset laitteet,

— offshoreautoilla käytettävät kaasuturbiinit.”

ii) Poistetaan neljännessä alakohdasta ilmaisu ”taikka mitä tahansa polttoainetta käyttävällä kaasuturbiinilla,”.

d) Lisätään seuraavat alakohdat:

”11. ’biomassalla’ tarkoitetaan kasviainesta tai sen osaa, jota voidaan käyttää sen energiasisällön hyödyntämiseen. Myös puu- ja kasvijäte katsotaan biomassaksi edellyttäen, että se ei kuulu neuvoston direktiivien 89/369/ETY, 89/429/ETY ja 94/67/EY soveltamisalaan.

12. ’kaasuturbiinilla’ tarkoitetaan pyörivää konetta, joka muuntaa lämpöenergiaa mekaaniseksi työksi ja joka koostuu pääasiassa kompressorista, kuumentuslaitteesta, jossa polttoaine hapetetaan kiertoineen kuumentamiseksi, ja turbiinista.”

2. Poistetaan 3 artiklan 4 kohta.

3. Poistetaan 4 artiklan 2 kohta.

4. Lisätään 5 artiklan 1 alakohdan jälkeen seuraava alakohta:

”Tätä säännöstä ei sovelleta uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000.”

5. Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että sellaisia uusia laitoksia varten, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, määrätään yhdistetystä lämmön ja sähkön tuotannosta, jos tämä voidaan toteuttaa teknisesti ja taloudellisesti. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että käyttäjät tutkivat mahdollisuuksia sijoittaa laitokset paikkoihin, joissa on tarvetta lämmöntuotannolle.”

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

MUUTETTU EHDOTUS

6. Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa luissa määrätään menettelystä poistolaitteiden toimintahäiriöiden tai rikkoutumisen varalta. Jos poistolaitteet rikkoutuvat, toimivaltaisen viranomaisen on erityisesti edellytettävä, että käyttäjä vähentää toimintaa tai keskeyttää sen, jos normaaliin toimintaan ei voida palata 24 tunnin kuluessa, tai käyttää laitosta vähän epäpuhtauksia tuottavilla polttoaineilla. Toimivaltaiselle viranomaiselle on joka tapauksessa tehtävä asiasta ilmoitus 48 tunnin kuluessa. Poistolaitteita tapahtuvan toiminnan yhteenlaskettu kesto ei saa missään olosuhteissa ylittää 120 tuntia vuoden pituisen jakson aikana lukuun ottamatta tapauksia, joissa toimivaltainen viranomainen katsoo, että energiansaannin ylläpitoon on ensisijaisen tärkeä syy."

b) Poistetaan 2 kohta.

c) Korvataan 3 kohdassa ilmaisu "lyhyen ajan" ilmaisulla "enintään kymmenen päivän ajan".

d) Korvataan 4 kohdassa ilmaisu "tässä artiklassa" ilmaisulla "3 kohdassa".

7. Korvataan 9 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"Edellä olevassa 2 kohdassa tarkoitettujen päästörajojen sijasta voidaan soveltaa seuraavia rikkidioksidin päästörajoja käytetystä polttoaineyhdistelmästä riippumatta:

a) 1 000 mg/Nm³ sellaisten jalostamon laitosten keskiarvona, joille myönnetään lupa ennen 1 päivää tammikuuta 2000;b) 450 mg/Nm³ sellaisten jalostamon laitosten keskiarvona, joilla myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000."

8. Poistetaan 13 artiklan 2 ja 3 kohta.

9. Lisätään 15 artiklaan seuraava kohta:

"4. Uusien laitosten, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, katsotaan noudattavan päästörajoja, jos

— yksikään vahvistettu päivittäinen keskiarvo ei ylitä liitteissä III–VIII asetettuja arvoja,

ALKUPERÄINEN EHDOTUS

- yksikään vahvistettu päivittäinen keskiarvo ei ole yli 200 prosenttia liitteissä III–VIII asetetuista arvoista.

‘Vahvistetut keskiarvot’ määritetään liitteessä IX olevan A osan 6 kohdassa.”

10. Poistetaan 16 artiklan 3 kohta.

11. Muutetaan liitteet III–IX tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2000. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

MUUTETTU EHDOTUS

2 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1999. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Ei muutoksia

LIITE

1. Lisätään liitteeseen III seuraava teksti:

"Uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat SO₂-päästöjen raja-arvot mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 6 %)

Polttoaineen laji	50–100 MWth	100–300 MWth	> 300 MWth
Biomassa	200	200	200
Muut kiinteät polttoaineet	850	850 bis 200 (lineaarinen vähennys)	200"

2. Lisätään liitteeseen IV seuraava teksti:

"Uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat SO₂-päästöjen raja-arvot mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 3 %)

50–100 MWth	100–300 MWth	> 300 MWth
850	850–200 (lineaarinen vähennys)	200"

3. Lisätään liitteeseen V seuraava teksti:

"Uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat SO₂-päästöjen raja-arvot mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 3 %)

Kaasumaiset polttoaineet yleensä	35
Nestekaasu	5
Koksiuunissa tuotetut kaasut, joiden lämpöarvo on pieni	400
Masuunissa tuotetut kaasut, joiden lämpöarvo on pieni	200"

4. Lisätään liitteeseen VI seuraava teksti:

"Kiinteät polttoaineet

Uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat NO_x-päästöjen raja-arvot mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 6 %)

Polttoaineen laji	50–100 MWth	100–300 MWth	> 300 MWth
Biomassa	350	300	300
Muut kiinteät polttoaineet	400	300	200

Nestemäiset polttoaineet

Uusiin laitoksiin (lukuun ottamatta kaasuturbiineja) joilla myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat NO_x-päästöjen raja-arvot mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 3 %)

50–100 MWth	100–300 MWth	> 300 MWth
400	300	200

Kaasumaiset polttoaineet

Uusiin laitoksiin (lukuun ottamatta kaasuturbiineja), joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat NO_x-päästöjen raja-arvot mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 3 %)

	50–300 MWth	> 300 MWth
Maakaasu (viite 1)	150	100
Muut kaasut	200	200

Kaasuturbiinit

Yksittäiseen kaasuturbiinisykseen, jolle myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat NO_x-päästöjen raja-arvot mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 15 %). Seuraavia päästörajaja sovelletaan ainoastaan kuormituksen ollessa yli 70 prosenttia.

	> 50 MWth (lämpöteho ISO:n ehtojen perusteella)
Maakaasu (Viite 1)	50 (Viite 2)
Nestemäiset polttoaineet (Viite 3)	120

Viite 1: Maakaasu on luonnossa esiintyvä metaani, jonka tilavuudesta on enintään 20 % inerttejä kaasuja ja muita aineosia.

Viite 2: 75 mg/Nm³ seuraavissa tapauksissa:

- lämmön ja sähkön yhdistetyn tuotannon järjestelmässä käytetty kaasuturbiini,
- julkisessa kaasunjakeluverkossa käytetty kaasuturbiinin käyttökompessorori.

Jos kaasuturbiini ei kuulu kumpaankaan edellä tarkoitettuun luokkaan, mutta sen tehokkuus on yli 35 % – ISO:n peruskuormaehtojen perusteella määritettynä päästöraja on $50 \cdot \eta / 35$, jossa η on kaasuturbiinin tehokkuus prosentteina (ISO:n peruskuormaehtojen perusteella määritettynä).

Viite 3: Tätä päästörajaa sovelletaan ainoastaan kevyt- ja keskitiskeitä polttaviin kaasuturbiineihin.”

5. Lisätään liitteeseen VII seuraava teksti:

”Kiinteät polttoaineet

Uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat hiukkasten päästörajat mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 6 %)

50–100 MWth	> 100 MWth
50	30

Nestemäiset polttoaineet

Uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat hiukkasten päästörajat mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 3 %)

50–100 MWth	> 300 MWth
50	30

Kaasumaiset polttoaineet

Uusiin laitoksiin, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000, sovellettavat hiukkasten päästöraajat mg/Nm³:ina (O₂-sisältö 3 %)

Yleensä	5
Masuunikaasu	10
Terästeollisuuden tuottamat kaasut, joita voidaan käyttää muualla	30"

6. Lisätään liitteeseen VIII seuraava teksti:

"Uudet laitokset, joille myönnetään lupa 1 päivästä tammikuuta 2000

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

Huom: Laitokset, jotka saavuttavat päästörajan 300 mg/Nm³ (SO₂), vapautetaan asianomaisen rikinpoistoasteen soveltamisesta."

7. Muutetaan liite IX seuraavasti:

a) Muutetaan A kohta seuraavasti:

i) Korvataan otsikossa ilmaisu "uusien laitosten" ilmaisulla "polttolaitosten".

ii) Korvataan 1 alakohta seuraavasti:

"1. Nimellislämpöteholtaan yli 300 MW:n laitoksissa SO₂-, hiukkas- ja NO_x- pitoisuuksia on mitattava jatkuvasti 1 päivään tammikuuta 2000. SO₂- ja hiukkaspitoisuuksia voidaan kuitenkin seurata kertamittauksin tai muiden sopivien määrittämenetelmien avulla, jos tällaisia mittauksia tai menetelmiä, jotka toimivaltaisten viranomaisten on tarkistettava ja hyväksyttävä, voidaan käyttää pitoisuuksien mittaamiseen.

Laitoksissa, jotka eivät kuulu ensimmäisen alakohdan soveltamisalaan, toimivaltaiset viranomaiset voivat edellyttää mainittujen kolmen epäpuhtauden jatkuvia mittauksia, jos niitä pidetään tarpeellisina. Jos jatkuvia mittauksia ei edellytetä, päästöissä esiintyvien edellä mainittujen aineiden määrä on arvioitava säännöllisesti toimivaltaisten viranomaisten hyväksymien kertamittauksin tai sopivin määrittämenetelmin.

Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2000 toimivaltaisten viranomaisten on edellytettävä jatkuvia SO₂-, NO_x- ja hiukkaspitoisuuksien mittauksia kaikissa polttolaitoksissa, jotka kuuluvat johonkin seuraavista luokista:

- nimellislämpöteholtaan vähintään 100 MW:n uudet polttolaitokset,
- muut, nimellislämpöteholtaan vähintään 300 MW:n polttolaitokset.

Edellisestä alakohdasta poiketen jatkuvat mittaukset eivät ole pakollisia seuraavissa tapauksissa:

- polttolaitosten osalta, joiden jäljellä oleva käyttöikä on alle 10 000 käyttötuntia,
- kevyt- ja keskisuurtehoisia polttavista kaasuturbiineista peräisin olevan SO₂:n ja hiukkasten osalta.

Jos jatkuvia mittauksia ei edellytetä, kertamittauksia on edellytettävä vähintään joka 6 kuukausi. Päästöissä esiintyvien edellä mainittujen aineiden määrä voidaan vaihtoehtoisesti arvioida sopivin määrittämenetelmin, jotka toimivaltaisten viranomaisten on tarkistettava ja hyväksyttävä. Näissä menetelmissä on käytettävä soveltuvia CEN-standardia heti, kun ne ovat käytettävissä."

iii) Korvataan 4 alakohta seuraavasti:

"4. Edellä olevan 1 kohdan mukaiset jatkuvat mittaukset on tehtävä myös asiaankuuluvista prosessiin liittyvistä muuttujista, kuten happipitoisuudesta, lämpötilasta ja paineesta. Poistokaasun vesihöyrypitoisuuden jatkuvat mittaukset eivät ole tarpeen, jos näytteeksi otettu poistokaasu kuivataan ennen päästöjen analysoimista.

Epäpuhtauksien ja prosessiin liittyvien muuttujien edustavat mittaukset eli näytteiden otto ja niiden analyysi sekä automaattisten mittausjärjestelmien kalibrointiin käytettävät vertailumittaukset on tehtävä CEN-standardien mukaisesti. On sovellettava kansallisia standardeja, kunnes tarvittavat CEN-standardit on kehitetty.

Jatkuissa mittauksissa käytettävät järjestelmät on tarkastettava vähintään vuosittain rinnakkaismittauksin vertailumenetelmien avulla."

iv) Lisätään 5 ja 6 alakohta seuraavasti:

"5. Päästöraja-arvoilla määritetty 95 prosentin luottamusvälin arvo ei saa ylittää seuraavia päästöraja-arvon prosenttiosuuksia:

Rikkidioksidi	20 %
Typen oksidit	20 %
Hiukkaset	30 %

6. Vahvistetut päivittäiset ja tuntikeskiarvot määritetään tosiasiallisen käyttöajan kuluessa (lukuun ottamatta käynnistys- ja pysäytysjaksoja) mitatuista valideista tuntikeskiarvoista sen jälkeen, kun niistä on vähennetty edellä määritetyn luottamusvälin arvo.

Sellaisena päivänä, jona yli 3 tuntikeskiarvoa täytyy hylätä jatkuissa mittauksia käytettävän järjestelmän toimintahäiriön tai huollon vuoksi, tehdyt mittaukset on mitätöitävä. Jos yli 10 päivän mittaukset vuodessa mitätöidään mainituista syistä, toimivaltaisen viranomaisen on edellytettävä, että käyttäjä toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, joilla parannetaan jatkuissa mittauksissa käytettävän järjestelmän luotettavuutta."

b) Muutetaan B kohta seuraavasti:

i) Korvataan otsikossa ilmaisu "uusien laitosten" ilmaisulla "polttolaitosten".

ii) Lisätään ensimmäisen alakohdan ensimmäisen virkkeen loppuun ilmaisu "vuoteen 2003 saakka".

iii) Lisätään seuraavat alakohdat:

"Jäsenvaltioiden on laadittava ensimmäisen kerran vuonna 2003 ja tämän jälkeen vuosittain SO₂- ja NO_x-päästöjen kartoitus kaikista polttolaitoksista, joiden nimellislämpöteho on vähintään 50 MW. Toimivaltaiselle viranomaiselle on annettava käyttöön seuraavat tiedot jokaisesta laitoksesta, jota käytetään yhden käyttäjän hallinnassa tietyssä paikassa:

— SO₂:n, NO_x:n hiukkasten (kokonaisleijumana) vuosittaiset kokonaispäästöt,

— syöttöenergian vuosittainen kokonaismäärä (nettolämpöarvon mukaan), joka eritellään viiteen polttoaineluokkaan: biomassa, muut kiinteät polttoaineet, nestemäiset polttoaineet, maakaasu sekä muut kaasut.

Komissiolle on toimitettava tiivistelmä kartoituksen tuloksista joka kolmas vuosi kahdentoista kuukauden kuluessa kartoituksen kattaman kolmivuotiskauden lopusta. Vuosittaiset laitoskohtaiset tiedot on toimitettava pyynnöstä komissiolle."

c) Muutetaan C kohta seuraavasti:

i) Lisätään 1 alakohtaan ilmaisu "vuoteen 2003 saakka" ilmaisun "ja kunakin seuraavana vuonna" jälkeen.

ii) Poistetaan 2 alakohdan toinen alakohta.

Ehdotus neuvoston päätökseksi Euroopan yhteisön sitoutumisesta soveltamaan Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sääntöä N:o 13-H henkilöautojen tyyppihyväksynnästä jarrulaitteiden osalta

(2000/C 212 E/04)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(1999) 660 lopull. — 1999/0263(AVC)

(Komission esittämä 10 päivänä joulukuuta 1999)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan yhteisön liittymisestä Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sopimukseen pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista ("vuoden 1958 tarkistettu sopimus") 27 päivänä marraskuuta 1997 tehdyn neuvoston päätöksen 97/836/EY ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 3 artiklan 3 kohdan ja 4 artiklan 2 kohdan toisen luetelmakohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin puoltavan lausunnon,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Henkilöautojen tyyppihyväksyntää jarrulaitteiden osalta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission säännön N:o 13-H yhdenmukaisten vaatimusten

tarkoituksena on poistaa sopimuspuolten välisen moottori-ajoneuvojen kaupan tekniset esteet jarrulaitteiden osalta ja taata turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.

(2) Sääntö N:o 13-H on annettu tiedoksi sopimuspuolille, ja se on tullut voimaan siinä vahvistettuna päivänä tai vahvistettuina päivinä vuoden 1958 tarkistettuun sopimukseen liitettyään sääntönä kaikkien niiden sopimuspuolten osalta, jotka eivät ole ilmoittaneet, että ne eivät hyväksy sääntöä.

(3) On tarpeen, että kyseisestä säännöstä tulee osa moottori-ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmää ja että se siten täydentää voimassa olevaa yhteisön lainsäädäntöä,

ON PÄÄTTÄNYT SEURAAVAA:

Ainoa artikla

Euroopan yhteisö sitoutuu soveltamaan Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sääntöä N:o 13-H henkilöautojen tyyppihyväksynnästä jarrulaitteiden osalta ⁽²⁾.

⁽¹⁾ EYVL L 346, 17.12.1997, s. 78.

⁽²⁾ Vrt. asiakirja 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

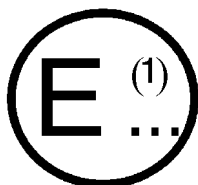
(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

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

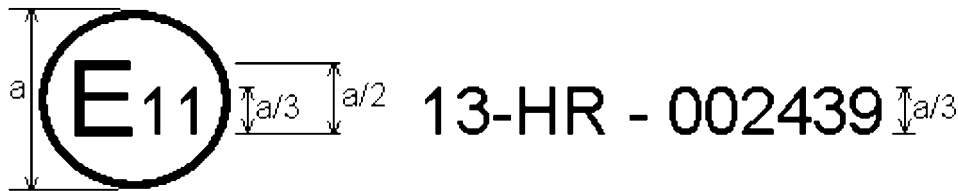
⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF APPROVAL MARKS

Model A

(See paragraph 4.4 of this Regulation)

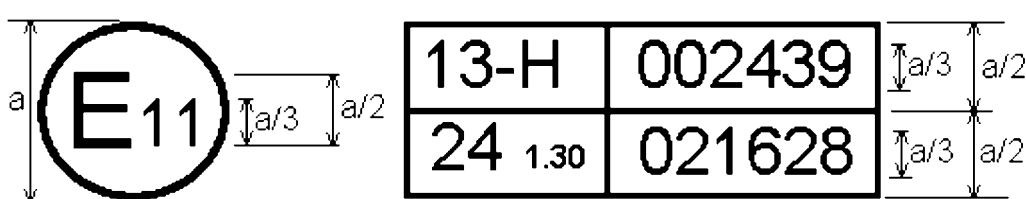


a = 8 mm min.

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-O 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-O 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):

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

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:

$$0.1 v + 0.0158 v^2 (m)$$

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:

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

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

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

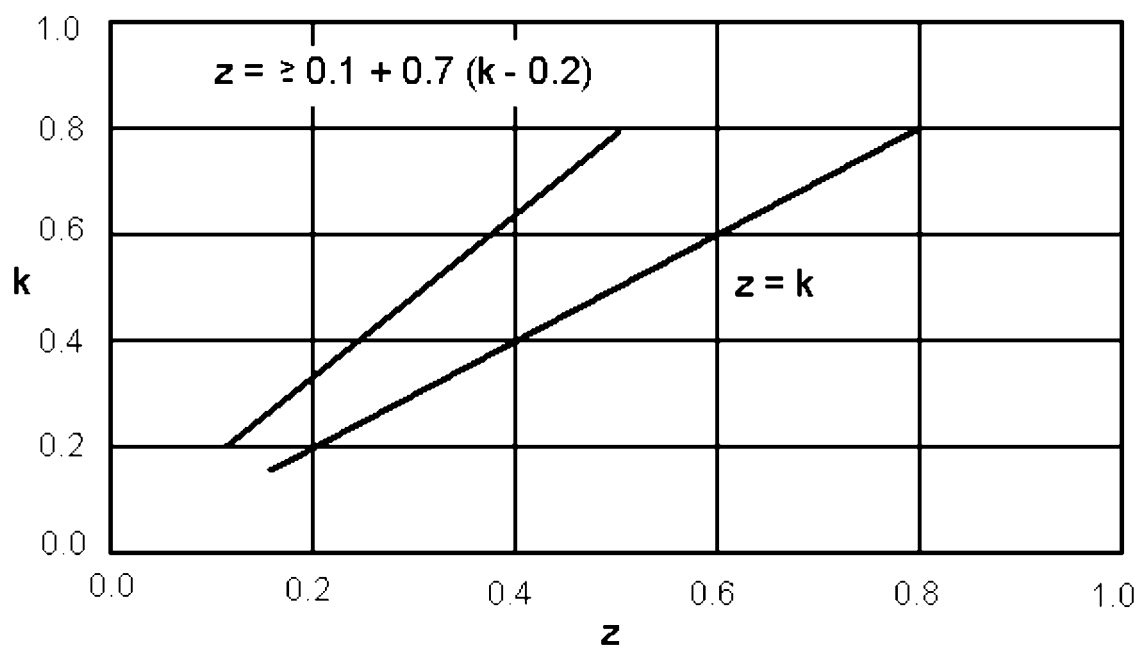
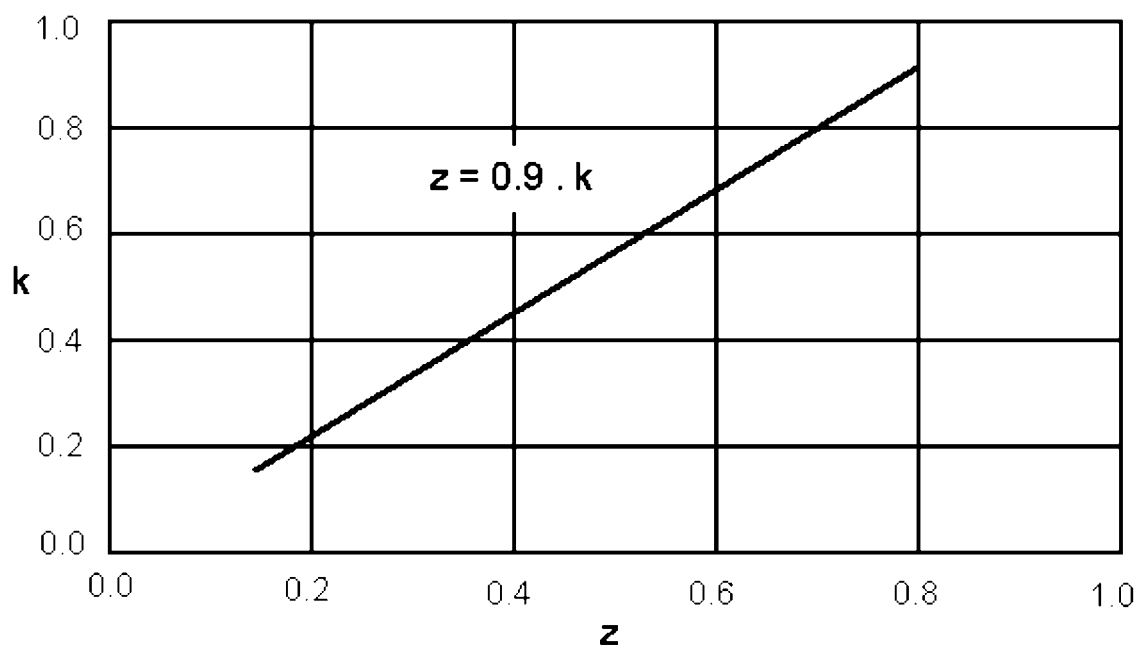


Diagram 2



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:

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

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

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

1.2. Determination of the adhesion utilized (ϵ).

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

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

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

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

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

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

where:

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

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

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

$$\varepsilon_2 = \frac{z_{AL} \cdot P \cdot g - 0,010 F}{k_2 (F_2 - \frac{h}{E} z_{AL} \cdot P \cdot g)}$$

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

- 1.3. If $\varepsilon > 1.00$, 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 ⁽¹⁾.
 2. Prior to the tests, the Technical Service shall ensure that the selected surface meets the specified requirements and shall be informed of the following:

test method to determine R,

type of vehicle,

axle load and tyres (different loads and different tyres have to be tested and the results shown to the Technical Service which will decide if they are representative for the vehicle to be approved).
 - 2.1. The value of R shall be mentioned in the test report.
- The calibration of the surface has to be carried out at least once a year with a representative vehicle to verify the stability of R.

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

ANNEX 7

INERTIA DYNAMOMETER TEST METHOD FOR BRAKE LININGS**1. GENERAL**

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

2. TEST EQUIPMENT

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

3. TEST CONDITIONS

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

$$I = M R^2$$

where

I = rotational inertia (kgm^2)

R = dynamic tyre rolling radius (m)

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

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

Ehdotus neuvoston päätökseksi Euroopan yhteisön sitoutumisesta soveltamaan hyötyajoneuvojen ja niiden perävaunujen pinnoitettujen ilmarenkaiden tuotannon tyyppihyväksynnästä annettua Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sääntöä N:o 109

(2000/C 212 E/05)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(1999) 727 lopull. — 2000/0003(AVC)

(Komission esittämä 6. päivänä tammikuuta 2000)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan yhteisön liittymisestä Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sopimukseen pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista (vuoden 1958 tarkistettu sopimus) 27 päivänä marraskuuta 1997 tehdyn neuvoston päätöksen 97/836/EY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 3 artiklan 3 kohdan ja 4 artiklan 2 kohdan toisen luetelmakohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin puoltavan lausunnon,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Hyötyajoneuvojen ja niiden perävaunujen pinnoitettujen ilmarenkaiden tuotannon tyyppihyväksynnästä annetun säännön N:o 109 yhdenmukaisilla vaatimuksilla on tarkoitus poistaa sopimuspuolten välisen moottoriajoneuvokaupan tekniset esteet pinnoitettujen renkaiden osalta ja varmistaa samalla turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.

(2) Sääntö N:o 109 on annettu tiedoksi sopimuspuolille, ja se on tullut voimaan säännössä vahvistettuna päivänä tai vahvistettuina päivinä vuoden 1958 tarkistettuun sopimukseen liitettävänä sääntönä kaikkien niiden sopimuspuolten osalta, jotka eivät ole ilmoittaneet, että ne eivät hyväksy sääntöä.

(3) Jotta taloudelliset toimijat voisivat toteuttaa tarvittavat toimenpiteet mukauttaakseen toimintansa hyvissä ajoin säännön N:o 109 vaatimuksiin ja jotta ei aiheutettaisi pinnoitettujen ilmarenkaiden markkinoille häiriötä, jota saattaisi aiheutua lähinnä silloin, jos sääntö tulisi voimaan eri päivinä eri jäsenvaltioissa, säännön yhdenmukaista soveltamista koko yhteisön alueella on tarkoitus säännellä viime kädessä yhteisön direktiivillä. Sääntöä N:o 109 ei kuitenkaan ole tarkoitus liittää moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntäjärjestelmään,

ON PÄÄTTÄNYT SEURAAVAA:

Ainoa artikla

Euroopan yhteisö sitoutuu soveltamaan hyötyajoneuvojen ja niiden perävaunujen pinnoitettujen ilmarenkaiden tuotannon tyyppihyväksynnästä annettua Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sääntöä N:o 109⁽²⁾.

⁽¹⁾ EYVL L 346, 17.12.1997, s. 78.

⁽²⁾ Vrt. asiakirja 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 Normas Técnicas"

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

The tyre standards can be obtained from the following addresses:

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

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

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

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

⁽⁵⁾ ABPA, Avenida Paulista 244-12º 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

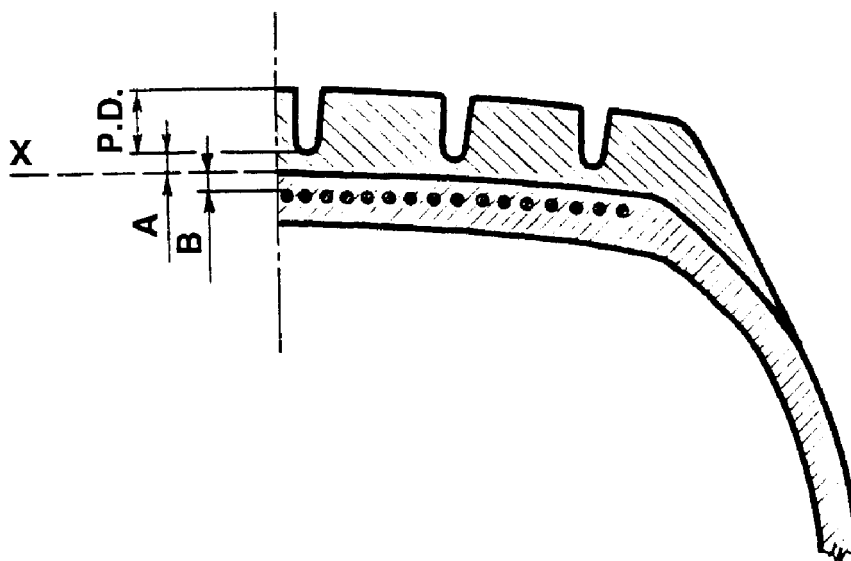
⁽¹⁾ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 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

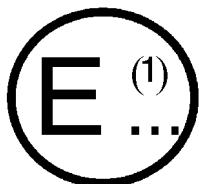
(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

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:

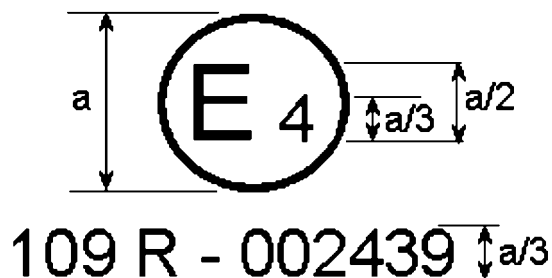
1. Retreader's name or trade mark:
2. Name and address of retreading production unit:
3. If applicable, name and address of retreader's representative:
4. Summarised description as in paragraphs 4.1.3 and 4.1.4 of this Regulation:
5. Technical service and, where applicable, test laboratory approved for 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



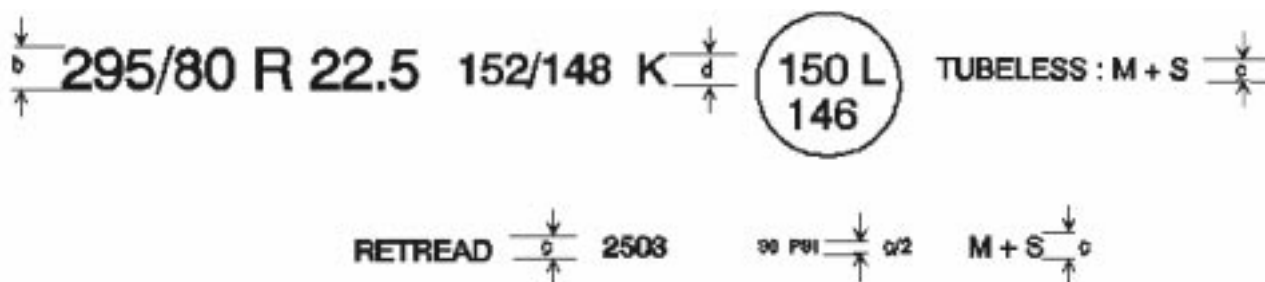
$a = 12 \text{ mm}$ (minimum)

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

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

ANNEX 7

Appendix 1

ENDURANCE-TEST PROGRAMME

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

Notes:

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

ANNEX 7

Appendix 2

RELATIONSHIP BETWEEN THE PRESSURE INDEX AND UNITS OF PRESSURE

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

ANNEX 8

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

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

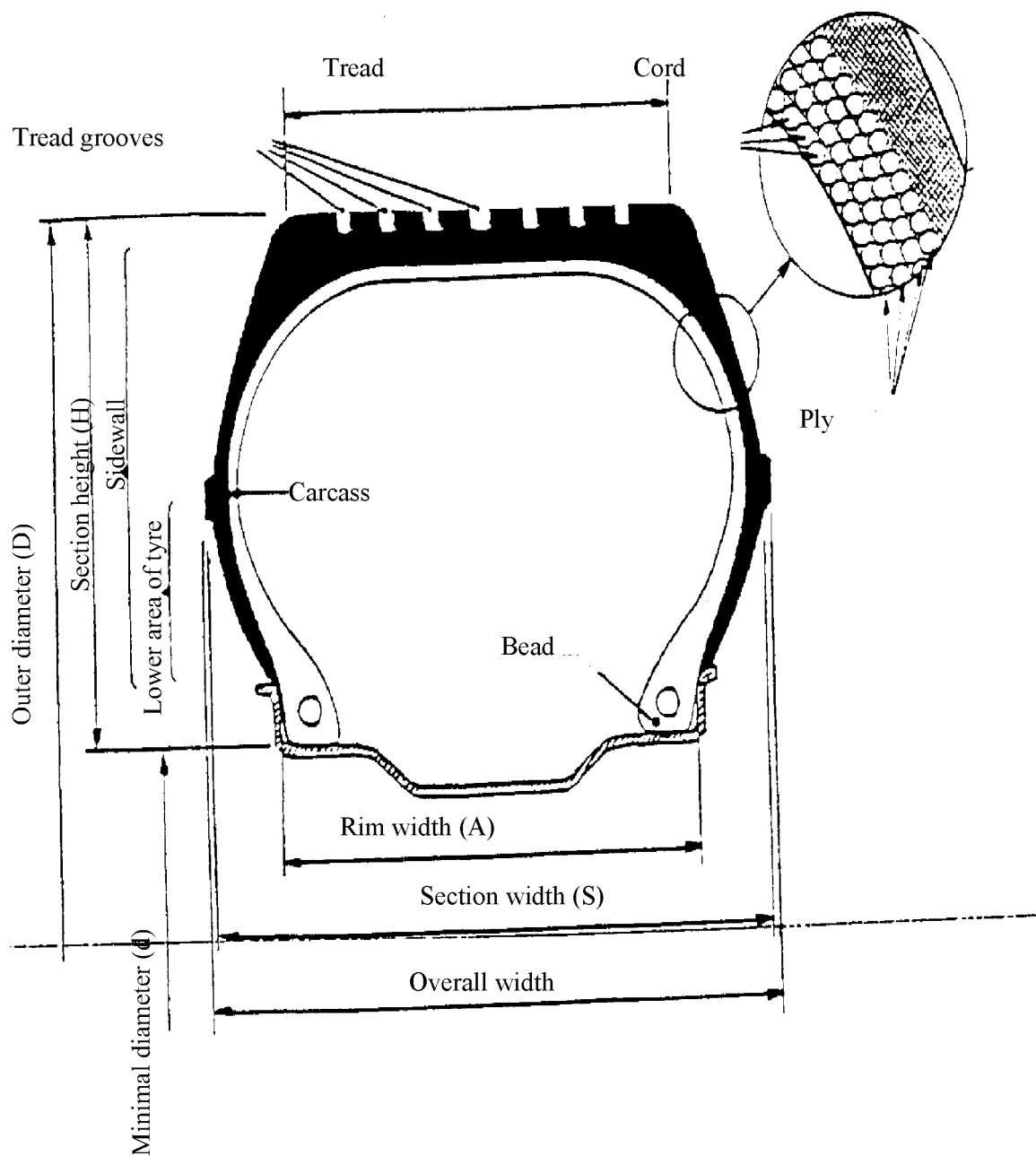
⁽¹⁾ The load indices refer to operation in single formation.

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

ANNEX 9

EXPLANATORY FIGURE

See paragraph 2 of this Regulation



Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY muuttamisesta

(2000/C 212 E/06)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(2000) 142 lopull. — 2000/0065(COD)

(Komission esittämä 22. maaliskuuta 2000)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Direktiivillä 95/21/EY Euroopan yhteisössä otetaan käyttöön satamavaltioiden suorittama alusten valvonta, joka perustuu yhdenmukaisiin tarkastus- ja pysäyttämismenettelyihin.
- (2) On otettava huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimusten, pöytäkirjojen, säännösten ja päätöslauselmien voimaan tulleet muutokset sekä Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan (MOU) yhteydessä tapahtunut kehitys.
- (3) Tietty alukset aiheuttavat ikänsä, lippuvaltionsa ja taustansa vuoksi huomattavan vaaran merenkulun turvallisuudelle ja meriympäristölle. Tästä syystä näiltä aluksilta olisi evättävä pääsy yhteisön satamiin, ellei pystytä osoittamaan, että niitä voidaan käyttää turvallisesti yhteisön vesillä. On laadittava suuntaviivat niistä menettelyistä varten, joita sovelletaan pääsyn epäämiseen ja epäämisen kumoamiseen. Luettelo aluksista, joilta on evätty pääsy yhteisön satamiin, on julkaistava ja asetettava saataville Sirenac-tietojärjestelmän kautta.
- (4) Alukset, joilla on korkea kohdentamistekijä, aiheuttavat erityisen suuren onnettomuus- tai saastumisvaaran, mikä oikeuttaa niiden tarkastamisen kaikissa yhteisön satamissa, joissa ne käyvät.

(5) Liitteessä V luetellut alusluokat aiheuttavat samoin suuren onnettomuus- tai saastumisvaaran saavutettuaan tietyn iän. Tarkastusviranomaisten laaja harkintavalta valita tai olla valitsematta tällaiset alukset laajennettuun tarkastukseen estää tarvittavan käytäntöjen yhdenmukaistamisen yhteisön tasolla. Näiden alusten tarkastaminen on siten tehtävä pakolliseksi.

(6) Laajennettujen tarkastusten sisältö, jota koskevat ohjeet on annettu liitteessä V olevassa B osassa, saattaa vaihdella huomattavasti tarkastusviranomaisen harkinnan mukaan. Siksi on välttämätöntä tehdä näiden ohjeiden noudattamisesta pakollista. On kuitenkin syytä säätää poikkeuksesta siinä tapauksessa, että tarkastuksen suorittaminen tällaisilla aluksilla ei ole mahdollista erityisesti aluksen lastisäiliöiden kunnon tai lastaukseen tai lastinpurkuun liittyvien toiminnallisten rajoitusten vuoksi tai se aiheuttaa liian suuria vaaroja aluksen ja sen miehistön turvallisuudelle sekä satama-alueen turvallisuudelle.

(7) Aluksessa esiintyvät rakenneviat kasvattavat todennäköisesti onnettomuusvaaraa merellä. Jos alus kuljettaa öljyä irtolastina, tällaisilla onnettomuuksilla voi olla ympäristön kannalta katastrofaaliset seuraukset. Tarkastusviranomaisen on syytä tarkastaa silmämääräisesti ne aluksen osat, joihin on pääsy, jotta mahdollinen liiallinen korroosio voidaan havaita, ja toteuttaa tarvittavat jatkotoimenpiteet erityisesti niiden luokituslaitosten osalta, jotka vastaavat alusten rakenteellisesta laadusta.

(8) Aluksen tiettyjen osien pakolliseen tarkastamiseen perustuva laajennettu tarkastus vaatii huomattavasti aikaa ja järjestelyjä. On syytä helpottaa tarkastuksen valmistelutyötä ja parantaa samalla tarkastuksen tehokkuutta. Tätä varten jokaisen yhteisön satamaan saapuvan aluksen päällikön tai liikenteenharjoittajan on ilmoitettava tiettyjä toiminnallisia tietoja.

(9) Kun otetaan huomioon öljysäiliöalusten aiheuttama huomattava saastumisriski sekä se, että suuri osa alusten pysäyttämiseen johtavista puutteista koskee yli 15 vuotta vanhoja aluksia, laajennettujen tarkastusten järjestelmää on syytä soveltaa yli 15 vuotta vanhoihin öljysäiliöaluksiin.

(10) Satamavaltioiden suorittaman valvonnan kasvava merkitys normienvastaisten käytäntöjen torjunnassa johtaa tarkastajien tehtävien yleiseen lisääntymiseen. Tämän vuoksi on erityisesti pyrittävä välttämään turhia tarkastuksia ja parantamaan tarkastajien mahdollisuuksia saada tietoja edellisissä satamissa suoritettujen tarkastusten sisällöstä. Tästä syystä tarkastuskertomuksessa, jonka tarkastaja laatii tarkastuksen, yksityiskohtaisen tarkastuksen tai laajennetun tarkastuksen jälkeen, on ilmoitettava ne aluksen osat, jotka on tarkastettu. Aluksen seuraavan sataman tarkastaja voi ottaa huomioon nämä tiedot ja tarvittaessa päättää olla tarkastamatta aluksen jotain osaa, koska edellisessä tarkastuksessa ei oltu havaittu mitään puutteita.

(11) Tarkastetun aluksen lippuvaltion hallinnon tai asianomaisen luokituslaitoksen on saatava tiedot tarkastuksen tuloksesta, jotta ne voivat paremmin seurata aluksen kunnan kehittymistä tai mahdollista huononemista ja toteuttaa ajoissa tarvittavat korjaavat toimenpiteet.

(12) Öljyvahingoista johtuva pilaantuminen aiheuttaa todennäköisesti huomattavaa vahinkoa kyseessä olevan alueen ympäristölle ja taloudelle. Siksi on varmistettava, että Euroopan unionin satamissa käyvillä öljysäiliöaluksilla on riittävä suoja tällaisia riskejä vastaan. Tarkastajan on varmistettava yli 2 000 tonnia öljyä irtolastina kuljettavan öljysäiliöaluksen jokaisen tarkastuksen yhteydessä, että aluksella on pilaantumisen aiheuttamat vahingot kattava vakuutus tai muu taloudellinen takuu öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1992 tehdyllä pöytäkirjalla, mukaisesti.

(13) Tarkastettuja ja pysäytettyjä aluksia koskevien tietojen avoimuus on olennainen osa politiikkaa, jolla pyritään ehkäisemään turvallisuusnormien vastaisten alusten käyttöä. Tätä taustaa vasten on tarpeellista täydentää julkaistavien tietojen luetteloa lisäämällä siihen tiedot aluksen rahataajasta. Yleisölle olisi myös annettava täydellisemmät ja selkeämmät tiedot Euroopan unionin satamissa suoritetuista tarkastuksista ja alusten pysäyttämisistä. Tämä koskee erityisesti tietoja yksityiskohtaisemmista tarkastuksista, joita sekä satamavaltion viranomaiset että luokituslaitokset ovat suorittaneet, sekä selvitystä siitä, mitä jatkotoimenpiteitä satamavaltion viranomaiset tai asianomainen luokituslaitos on toteuttanut direktiivin nojalla tehdyn aluksen pysäyttämisen suhteen.

(14) Direktiivin puutteellisen soveltamisen tai tiettyjen yhteisön satamien mahdollisesti noudattamien sallivien käytäntöjen havaitseminen on olennaisen tärkeää, jotta voidaan välttää turvallisuustason vaihtelu ja kilpailun vääristyminen Euroopan unionin eri satamien ja alueiden välillä. Tästä syystä komission on saatava yksityiskohtaisempia tietoja erityisesti alusten liikkeistä satamissa, jotta se voi tehdä kattavan tutkimuksen olosuhteista, joissa direktiiviä sovelletaan. Tällaiset tiedot on toimitettava komissiolle vuosittain, jotta se voi toimia nopeammin tapauksissa, joissa direktiivin soveltamisessa on havaittu puutteita.

(15) Direktiivin 95/21/EY komiteamenettelyyn liittyviä säännöksiä on muutettava menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ huomioon ottamiseksi.

(16) Koska tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat neuvoston päätöksen 1999/468/EY 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, ne olisi vahvistettava kyseisen päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 95/21/EY seuraavasti:

1. Korvataan otsikko seuraavasti:

"Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/21/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995, satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta".

2. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i) lisätään luetelmakohta seuraavasti:

"— vuoden 1969 kansainvälistä yleissopimusta öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1992 tehdyllä korvataan 2 kohdassa päivämäärä '1 päivänä heinäkuuta 1999' päivämäärällä '1 päivänä heinäkuuta 2000' pöytäkirjalla"

ii) korvataan päivämäärä "1 päivänä heinäkuuta 1999" päivämäärällä "1 päivänä heinäkuuta 2000"

b) korvataan 2 kohdassa päivämäärä "1 päivänä heinäkuuta 1999" päivämäärällä "1 päivänä heinäkuuta 2000".

3. Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Kunkin jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on suoritettava vuosittain sellainen määrä 5 artiklan 2 kohdassa sekä 6 ja 7 artiklassa tarkoitettuja alusten tarkastuksia, joka vastaa ainakin 25 prosenttia niiden yksittäisten alusten määrästä, jotka ovat käyneet sen satamissa kunkin kuluneen vuoden aikana."

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että kaikki alukset, joille ei tehdä laajennettua tarkastusta ja joiden Sirenac-tietojärjestelmässä ilmoitettu kohdentamistekijä on suurempi kuin 50, tarkastetaan 6 artiklan mukaisesti

Valitessaan tarkastettavaksi muita aluksia toimivaltainen viranomainen määrittelee tärkeysjärjestyksen seuraavasti:

- liitteessä I olevassa 1 osassa tarkoitetut alukset ovat ehdottomalla etusijalla niiden kohdentamistekijän arvosta riippumatta
- liitteessä I olevassa 2 osassa tarkoitetut alukset valitaan alenevassa järjestyksessä niiden kohdentamistekijän arvosta riippuvan tärkeysjärjestyksen mukaisesti."

4. Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Tiettyjen alusten pakollinen laajennettu tarkastus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että johonkin liitteessä V olevassa A osassa mainituista alusluokista luokitelluille aluksille tehdään laajennettu tarkastus ensimmäisessä satamassa, jossa ne käyvät 12 kuukauden kuluttua siitä, kun niille on tehty edellinen laajennettu tarkastus jossain jäsenvaltion satamassa. Kahden laajennetun tarkastuksen välillä näille aluksille voidaan kuitenkin tehdä 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarkastuksia.

2. Edellisessä kohdassa tarkoitetun aluksen liikenteenharjoittajan tai päällikön on toimitettava kaikki liitteessä V olevassa B kohdassa mainitut tiedot jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään kaksi työpäivää ennen suunniteltua saapumisaikaa tämän jäsenvaltion satamaan, tai lähtösatamasta käsin, jos suunniteltu saapumisaika on aikaisemmin kuin kahden työpäivän kuluttua.

Kaikille aluksille, jotka eivät ole toimittaneet edellä mainittuja tietoja kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, tehdään 6 artiklan mukainen tarkastus niiden saapuessa määräsatamaan.

3. Liitteessä V olevassa C osassa on laajennettua tarkastusta koskevia sitovia ohjeita."

5. Lisätään 7 a artikla seuraavasti:

"7 a artikla

Pääsyn epäämiseen liittyvät toimenpiteet, jotka koskevat tiettyjä laajennetun tarkastuksen piiriin kuuluvia aluksia

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yli 15 vuotta vanhoilta aluksilta, jotka on luokiteltu johonkin liitteessä

V olevassa A osassa mainituista alusluokista, evätään pääsy yhteisön satamiin, 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuja tilanteita lukuun ottamatta, jos kyseiset alukset

— on edellisten 24 kuukauden aikana pysäytetty useammin kuin kaksi kertaa jäsenvaltion satamaan ja

— niiden lippuvaltio on Pariisin MOU:n vuosikatsauksessa julkaistavassa taulukossa (kolmen vuoden liukuva keskiarvo), josta ilmenevät keskimääräistä useammat pysäytämiset ja viivytykset

Pääsynepäämismääräystä sovelletaan siitä lähtien, kun alukselle annetaan lupa poistua satamasta, jossa se on pysäytetty kolmannen kerran.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi jäsenvaltioiden on noudatettava liitteessä V olevassa D kohdassa säädettyjä menettelyjä.

3. Komissio julkaisee kuuden kuukauden välein tiedot aluksista, joilta on tämän artiklan mukaisesti evätty pääsy yhteisön satamiin."

6. Korvataan 8 artikla seuraavasti:

"8 artikla

Tarkastuskertomus

1. Kun tarkastus, yksityiskohtainen tarkastus tai laajennettu tarkastus on suoritettu, tarkastajan on laadittava tarkastuskertomus, joka sisältää vähintään liitteessä X mainitut tiedot ja josta käyvät ilmi tarkastuksen tulokset, aluksen tarkastetut osat tai osatekijät, jos on kyse yksityiskohtaisesta tarkastuksesta tai laajennetusta tarkastuksesta, sekä tiedot tarkastajan tekemistä päätöksistä ja niistä korjaavista toimenpiteistä, jotka aluksen päällikön, omistajan tai liikenteenharjoittajan on toteutettava.

2. Tarkastuskertomuksesta toimitetaan jäljennös aluksen päällikölle, lippuvaltion hallinnolle sekä valtuutetulle laitokselle, joka vastaa alusten katsastuksesta ja luokitustodistusten antamisesta tai kansainvälisten yleissopimusten mukaisten todistuskirjojen antamisesta lippuvaltion puolesta. Jos aluksessa ilmenee puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämisen, aluksen päällikölle 1 kohdan nojalla annettavaan asiakirjaan on sisällytettävä tiedot pysäyttämismääräyksen tulevasta julkaisemisesta tämän direktiivin säännösten mukaisesti."

7. Korvataan 9 artiklan 5 kohdassa ilmaus "Lisäksi aluksen todistuskirjat myöntäneille nimetyille katsastajille tai tunnustetuille järjestöille on tarvittaessa myös ilmoitettava asiasta" ilmauksella "Lisäksi asiasta on tarvittaessa ilmoitettava myös nimetyille katsastajille tai valtuutetuille laitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta tai kansainvälisten yleissopimusten mukaisten todistuskirjojen antamisesta lippuvaltion puolesta."

8. Korvataan 10 artiklan 1 kohdassa ilmaus "pysäyttämispäätöksestä" ilmauksella "pysäyttämisen tai pääsynepäättämispäätöksestä".
9. Muutetaan 14 artiklan 2 kohta seuraavasti:
- a) korvataan sana "Sirenac E -tietojärjestelmän" sanalla "Sirenac-tietojärjestelmän",
- b) lisätään alakohta seuraavasti:
- "Edellä 6 ja 7 artiklassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamiseksi tarkastajien on tutustuttava alusten tarkastuksia koskeviin julkisiin ja yksityisiin tietokantoihin, joita voidaan käyttää Equasis-tietojärjestelmän kautta, heti kun se on toiminnassa."
10. Korvataan 15 artiklan 2 kohta seuraavasti:
- "2. Liitteessä VIII olevassa I ja II kohdassa lueteltujen tietojen sekä direktiivin 94/57/EY 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen luokan muutosta, luokituksen voimassaolon keskeyttämistä tai luokituksen peruuttamista koskevien tietojen on oltava saatavilla Sirenac-tietojärjestelmästä. Tiedot julkaistaan mahdollisimman pian tarkastuksen loppuunsaattamisen tai pysäyttämismääräyksen kumoamisen jälkeen Equasis-tietojärjestelmässä, heti kun se on toiminnassa."
11. Korvataan 17 ja 18 artikla seuraavasti:
- "17 artikla
- Täytäntöönpanon valvomiseksi tarvittavat tiedot**
- Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle liitteessä X luetellut tiedot kyseisessä liitteessä mainituin väliajoin."
- "18 artikla
- Sääntelykomitea**
1. Komissiota avustaa direktiivin 93/75/EY 12 artiklalla perustettu komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa tarkoitettua sääntelymenettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 8 artikla.
3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on kolme kuukautta."
12. Korvataan 19 artiklan a kohta seuraavasti:
- "a) 5 artiklassa, lukuun ottamatta sen 1 kohdassa mainittua 25 prosentin lukua, ja 6, 7, 8, 15 ja 17 artiklassa sekä kyseisissä artikloissa mainituissa liitteissä tarkoitettujen velvollisuuksien mukauttamiseksi tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten perusteella sekä MOU:ssa tapahtunut kehitys huomioon ottaen."
13. Korvataan liitteessä I oleva II osa tämän direktiivin liitteellä I.
14. Lisätään liitteeseen II 35 kohta seuraavasti:
- "35. Kansainvälinen vakuutustodistus tai muu taloudellinen takuu, joka koskee pilaantumishinkojen korvaamista (öljysäiliöalusten osalta öljyn aiheuttamasta pilaantumishingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1992 tehdyllä pöytäkirjalla, mukaisesti)."
15. Korvataan liitteessä III olevassa 1 kohdassa ilmaus "II-8 ja II-11 kohdassa" ilmauksella "ja II-8 kohdassa".
16. Korvataan liite V tämän direktiivin liitteellä II.
17. Muutetaan liite VI seuraavasti:
- a) Korvataan 3.1 kohdassa ilmaus "voimassaolevien todistuskirjojen puuttuminen" ilmauksella "voimassaolevien todistuskirjojen ja asiakirjojen puuttuminen".
- b) Lisätään 3.2 kohtaan alakohta seuraavasti:
- "15. IMO:n päätöslauselmassa A.744(18) tarkoitettua laajennettua tarkastusohjelman toteuttamatta jättäminen."
- c) Lisätään 3.6 kohtaan alakohta seuraavasti:
- "5. Katsastuskertomuksiin liittyvät asiakirjat puuttuvat tai ne eivät ole Marpol-yleissopimuksen 13 G säännön 3 kohdan b alakohdan mukaisia."
18. Korvataan liite VIII tämän direktiivin liitteellä III.
19. Lisätään liitteiksi IX ja X tämän direktiivin liite IV.
- 2 artikla**
- Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.
- Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.
- 3 artikla**
- Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.
- 4 artikla**
- Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

LIITE I

Korvataan liitteessä I oleva II osa seuraavasti:

"II. Yleinen kohdentamistekijä

Seuraavat alukset on tarkastettava ensisijaisesti:

1. Alukset, jotka käyvät jäsenvaltion satamassa ensimmäistä kertaa tai 12 kuukauden tai sitä pidemmän poissaolon jälkeen. Näitä perusteita soveltaessaan jäsenvaltioiden on myös otettava huomioon MOU-valtioiden suorittamat tarkastukset. Jos näistä ei ole tietoja, jäsenvaltioiden on luotettava Sirenac-tietojärjestelmässä oleviin tietoihin ja tarkastettava sellaiset alukset, joita ei ole rekisteröity tähän tietokantaan sen 1 tammikuuta 1993 tapahtuneen perustamisen jälkeen.
2. Alukset, joita yksikään jäsenvaltio ei ole tarkastanut edeltävien kuuden kuukauden aikana.
3. Alukset, joiden rakennetta ja varusteita koskevien yleissopimusten mukaisesti annettujen pakollisten todistuskirjojen tai luokitustodistusten myöntäjä on laitos, jota ei ole valtuutettu alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisen asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista 22 päivänä marraskuuta 1994 annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY säännösten mukaisesti.
4. Alukset, joiden lippuvaltio on MOU:n vuosikatsauksessa julkaistavassa taulukossa (kolmen vuoden liukuva keskiarvo), josta ilmenevät keskimääräistä useammat pysäyttämiset ja viivytykset.
5. Alukset, joille on annettu lupa lähteä jäsenvaltion satamasta tietyillä ehdoilla, esimerkiksi edellyttäen, että
 - a) puutteet korjataan ennen lähtöä
 - b) puutteet korjataan seuraavassa satamassa
 - c) puutteet korjataan seuraavien 14 päivän kuluessa
 - d) puutteiden osalta noudatetaan muita ehtoja.Jos asianmukaiset toimenpiteet on toteutettu ja kaikki puutteet korjattu, tämä otetaan huomioon.
6. Alukset, joissa on havaittu puutteita aikaisemman tarkastuksen aikana: puutteiden lukumäärän mukaan.
7. Alukset, jotka on pysäytetty edelliseen satamaan.
8. Alukset, joiden lippuvaltio ei ole ratifioinut kaikkia tämän direktiivin 2 artiklassa mainittuja kansainvälisiä yleissopimuksia.
9. Alukset, joiden lippuvaltiossa esiintyy keskimääräistä enemmän puutteita.
10. Alukset, joiden lippuvaltiossa aluksen luokassa on keskimääräistä enemmän puutteita.
11. Yli 13 vuotta vanhat alukset.

Edellä mainittujen alusten tarkastusten tärkeysjärjestyksen määrittämisessä toimivaltaisen viranomaisen on otettava huomioon Sirenac-tietojärjestelmässä näkyvän yleisen kohdentamistekijän osoittama järjestys Pariisin MOU:n liitteessä I olevan 1 jakson mukaisesti. Mitä suurempi kohdentamistekijän arvo on, sitä ensisijaisempi tarkastus on. Yleinen kohdentamistekijä on alukseen sovellettavien kohdentamistekijän arvojen yhteenlaskettu määrä, kuten MOU:ssa on määriteltä. Kohtia 5, 6 ja 7 sovelletaan ainoastaan viimeisten 12 kuukauden aikana suoritettuihin tarkastuksiin. Yleisen kohdentamistekijän arvo ei saa olla pienempi kuin kohtien 3, 4, 8, 9, 10 ja 11 arvojen yhteenlaskettu määrä.

Jos komissio kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun uudet kohdentamistekijät on MOU:n puitteissa otettu käyttöön katsoo, että arvot eivät ole asianmukaiset, se voi päättää direktiivin 95/21/EY 19 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen, ettei mainittuja arvoja käytetä direktiivin soveltamisessa."

LIITE II

Korvataan liite V seuraavasti:

”LIITE V

A. LAAJENNETUN TARKASTUKSEN KOHTEENA OLEVAT ALUSLUOKAT (7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut)

1. Yli 10 vuotta vanhat kaasu- ja kemikaalisäiliöalukset, joiden ikä määritellään niiden turvallisuuskirjoissa ilmoitetun rakentamispäivän mukaan.
2. Yli 12 vuotta vanhat irtolastialukset, joiden ikä määritellään niiden turvallisuuskirjoissa ilmoitetun rakentamispäivän mukaan.
3. Yli 15 vuotta vanhat yksirunkoiset öljysäiliöalukset, joiden ikä määritellään niiden turvallisuuskirjoissa ilmoitetun rakentamispäivän mukaan.
4. Muut kuin direktiivin 1999/35/EY 2 artiklan a ja b kohdassa tarkoitettut yli 15 vuotta vanhat matkustaja-alukset.

B. TOIMIVALTAISELLE VIRANOMAISELLE ILMOITETTAVAT TIEDOT (7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut)

- A. aluksen nimi
- B. lippuvaltio
- C. aluksen IMO-tunnistenumero, jos sellainen on
- D. kantavuus
- E. aluksen rakentamispäivä
- F. säiliöalusten osalta:
 - F.a rakenne: yksirunkoinen, yksirunkoinen erillisillä painolastisäiliöillä, kaksoisrungolla varustettu
 - F.b lastisäiliöiden ja painolastisäiliöiden tila: täynnä, tyhjä, inertoitu
 - F.c lastin määrä ja laatu
- G. todennäköinen saapumisaika määräsatamaan tai luotsiasemalle toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti
- H. satamassa käynnin suunniteltu kesto
- I. suunnitellut toimet määräsatamassa (lastaus, lastinpurku, muut)
- J. edellisen satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvän tarkastuksen päivämäärä ja paikka.

C. JOIDENKIN ALUSLUOKKIEEN LAAJENNETTUUN TARKASTUKSEEN LIITTYVÄT MENETTELYT (7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut)

Laajennetun tarkastuksen on koskettava ainakin seuraavia seikkoja, jollei tarkastuksen käytännön toteutettavuudesta sekä mahdollisista henkilöiden, aluksen tai sataman turvallisuuteen liittyvistä rajoituksista muuta johdu. Tarkastajien on oltava selvillä siitä, että aluksen tiettyjen toimintojen, kuten lastin käsittelyn, turvallisuus voi vaarantua, jos vaaditaan, että tällaisten toimintojen aikana tehdään tarkastuksia, jotka suoraan vaikuttavat kyseiseen toimintoon.

1. KAIKKI ALUKSET (kaikki A osan luokat)
 - black-out ja hätägeneraattorin käynnistys
 - hätävalaistuksen tarkastus

- hätäpalopumpun toiminta siten, että kaksi paloletkua on kytkettynä pääpaloputkistoon
- pilssivesipumpun toiminta
- vesitiiviiden ovien sulkeutuminen
- yhden pelastusveneen laskeminen veteen
- esim. kattiloiden, ilmanvaihdon ja polttoainepumppujen kaukokäyttöisen hätäpysäytyksen testaus
- ohjauslaitteiden testaus, apuohjauslaitteet mukaan lukien
- radiolaitteiston hätävoimanlähteen tarkastus
- konehuoneseparaattorin tarkastus sekä mahdollisuuksien mukaan testaus.

2. KAASU- JA KEMIKAALISÄILIÖALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi seuraavia seikkoja pidetään kaasu- ja kemikaalisäiliöaluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- lämpötilaan, paineeseen ja vajantoon liittyvät lastisäiliöiden valvonta- ja turvalaitteet
- hapen ja räjähtävien kaasujen mittauslaitteet, mukaan lukien niiden kalibrointi; kemiallisten aineiden ilmaisinlaitteiden (paljetyyppisten) saatavuus sekä sopiva määrä kuljetettavalle lastille soveltuvia kaasunilmaisinputkia
- henkilökohtaiset hätäpoistumisvarusteet, jotka antavat sopivan hengitys- ja silmäsuojan, jokaiselle aluksella olevalle henkilölle (mikäli näitä varusteita vaaditaan niiden aineiden osalta, jotka on lueteltu kansainvälisessä todistuskirjassa tai vaarallisten kemikaalien kuljettamista irtolastina tai nestemäisten kaasujen kuljettamista irtolastina koskevassa todistuskirjassa, tapauksesta riippuen)
- sen tarkistaminen, että kuljetettava tuote on lueteltu kansainvälisessä todistuskirjassa tai vaarallisten kemikaalien kuljettamista irtolastina tai nestemäisten kaasujen kuljettamista irtolastina koskevassa todistuskirjassa, tapauksesta riippuen
- kannen kiinteät palontorjuntalaitteistot riippumatta siitä, ovatko ne vaahto-, jauhe- tai muita laitteita, sen mukaan mitä kuljetettava tuote vaatii.

3. IRTOLASTIALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi seuraavia seikkoja pidetään irtolastialuksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- kansikoneistojen alustojen mahdollinen ruostuminen
- kansiluukkujen mahdollinen vääntyminen ja/tai ruostuminen
- poikittaislaipioissa mahdollisesti esiintyvät murtumat tai ruosteläikät
- lastitilojen aukot
- rakenteen turvallisuuden arviointi rakennekatsastuskertomusten, aluksen kunnon arviointiraporttien, paksuudenmittauskertomusten ja IMO:n päätöslauselmassa A.744(18) tarkoitetun kuvaavan asiakirjan perusteella.

4. ÖLJYSÄILIÖALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi seuraavia seikkoja pidetään öljysäiliöaluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- kannen kiinteät vaahtosammutusjärjestelmät
- palontorjuntajärjestelmä yleisesti

- konehuoneen, pumppuhuoneen ja asuintilojen sammuttimien tarkastus
- inerttikaasun paineen ja happipitoisuuden tarkastus
- ainakin yhden painolastisäiliön ulkomuodon ja mahdollisen ruosteen esiintymisen tarkastus
- rakenteen turvallisuuden arviointi rakennekatsastuskertomusten, aluksen kunnon arviointiraporttien, paksuudenmittauskertomusten ja IMO:n päätöslauselmassa A.744(18) tarkoitetun kuvaavan asiakirjan perusteella.

5. MUUT KUIN DIREKTIIVISSÄ 1999/35/EY TARKOITETUT MATKUSTAJA-ALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi seuraavia seikkoja pidetään matkustaja-aluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- paloilmaisin- ja hälytysjärjestelmän testaus
- palo-ovien sulkeutumisen testaus
- kuulutusjärjestelmän testaus
- paloharjoitus, jossa testataan ainakin kyky käyttää kaikkia palontorjuntavälineitä ja johon osa keittiöhenkilökunnasta osallistuu
- sen osoittaminen, että miehistön avainhenkilöt tuntevat matkustaja-aluksen vaurionvalvontakaavion.

Tarkastusta voidaan tarpeen vaatiessa aluksen päällikön tai liikenteenharjoittajan suostumuksella jatkaa aluksen kulkiessa jäsenvaltion satamasta tai satamaan. Tarkastajat eivät saa aiheuttaa haittaa aluksen toiminnalle, eivätkä he saa aiheuttaa tilanteita, jotka aluksen päällikön arvion mukaan voivat vaarantaa matkustajien, miehistön ja aluksen turvallisuuden.

D. YHTEISÖN SATAMAAN PÄÄSYN EPÄÄMISTÄ KOSKEVAT SITOVAT OHJEET (7 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettut)

1. Jos 7 a artiklassa kuvatut ehdot täyttyvät, sen sataman toimivaltaisen viranomaisen, jossa alus pysäytetään kolmannen kerran, on ilmoitettava kirjallisesti aluksen päällikölle ja omistajalle tai liikenteenharjoittajalle alukselle annetusta pääsynepäämismääräyksestä.

Toimivaltainen viranomainen ilmoittaa asiasta myös lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle luokituslaitokselle, muille jäsenvaltioille, Euroopan komissiolle, *Centre Administratif des Affaires Maritimes*’ille ja Pariisin MOU:n sihteeristölle.

Pääsynepäämismääräys tulee voimaan, kun alus saa luvan poistua satamasta sen jälkeen, kun pysäyttämisen syynä olleet puutteet on korjattu.

2. Pääsynepäämismääräys voidaan kumota, jos aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja voi osoittaa määräsataman toimivaltaiselle viranomaiselle, että alusta voidaan käyttää vaarantamatta matkustajien tai miehistön turvallisuutta tai muita aluksia tai aiheuttamatta kohtuutonta uhkaa meriympäristölle.
3. Omistajan tai liikenteenharjoittajan on tätä tarkoitusta varten esitettävä pääsynepäämismääräyksen kumoamista koskeva virallinen pyyntö yhteisön jäsenvaltiolle, jossa määräsatama sijaitsee. Pyyntöön mukana on oltava lippuvaltion hallinnon tai sen puolesta toimivan luokituslaitoksen antama todistus siitä, että alus on täysin kansainvälisten yleissopimusten sovellettavien määräysten mukainen ja täyttää edellä 2 kohdassa mainitut ehdot. Pääsynepäämismääräyksen kumoamista koskevaan pyyntöön on tarvittaessa liitettävä myös aluksen luokituksesta vastaavan luokituslaitoksen todistus siitä, että alus on kyseisen laitoksen määrittelemien luokitusvaatimusten mukainen.
4. Kun pääsynepäämismääräyksen kumoamista koskeva pyyntö esitetään 3 kohdan mukaisesti, määräsataman jäsenvaltio antaa aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan toimittamien tietojen perusteella alukselle luvan palata kyseiseen määräsatamaan ainoastaan sen tarkistamiseksi, että alus täyttää edellä 2 kohdassa esitetyt vaatimukset.

Aluksen saavuttua määräsatamaan sille suoritetaan laajennettu tarkastus omistajan tai liikenteenharjoittajan kustannuksella. Laajennetun tarkastuksen on katettava vähintään liitteessä V olevan C kohdan asiaankuuluvat osatekijät sekä ne osatekijät, jotka tarkastettiin, kun alus viimeksi pysäytettiin jonkin jäsenvaltion satamaan.

Edellisessä kappaleessa tarkoitetun laajennetun tarkastuksen suorittavat määräsataman jäsenvaltion tarkastajat, joita avustavat direktiivin 94/57/EY vaatimusten mukaisesti valtuutetun laitoksen tarkastajat, joilla ei ole mitään tarkastettavaan alukseen liittyviä kaupallisia etuja.

5. Jos laajennetun tarkastuksen tulos tyydyttää jäsenvaltiota 2 kohdan mukaisesti, pääsynepäämismääräys kumotaan. Aluksen omistajalle tai liikenteenharjoittajalle on ilmoitettava tästä kirjallisesti.

Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kirjallisesti myös lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle luokituslaitokselle, muille jäsenvaltioille, Euroopan komissiolle, *Centre Administratif des Affaires Maritimes*’ille ja Pariisin MOU:n sihteeristölle.

6. Niitä aluksia koskevat tiedot, joilta on evätty pääsy yhteisön satamiin, asetetaan saataville Sirenac-tietojärjestelmään ja ne julkaistaan 15 artiklan ja liitteen VIII säännösten mukaisesti.”

LIITE III

Korvataan liite VIII seuraavasti:

”LIITE VIII

Jäsenvaltioiden satamissa suoritettavia alusten pysäyttämisiä ja tarkastuksia koskevien tietojen julkaiseminen
(15 artiklassa tarkoitetut)

I. Direktiivin 15 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistaviin tietoihin on sisällyttävä

- aluksen nimi
- IMO-numero
- alustyyppi
- bruttovetoisuus
- rakennusvuosi
- varustamon tai liikenteenharjoittajan nimi ja osoite
- nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta rahtaajan nimi ja osoite sekä rahtaustyyppi (matkarahtaus tai aikarahtaus)
- lippuvaltio
- tarpeen mukaan luokituslaitos tai luokituslaitokset, jotka ovat myöntäneet alukselle mahdolliset luokitustodistukset
- luokituslaitos tai luokituslaitokset ja/tai mahdolliset muut osapuolet, jotka ovat myöntäneet alukselle todistuksia sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta, sekä maininta myönnettyistä todistuksista

- viimeisimmän laajennetun tarkastuksen satama ja päivämäärä ja tarvittaessa ilmoitus siitä, että alukselle on annettu pysäyttämismääräys
- viimeisimmän erityiskatsastuksen satama ja päivämäärä ja ilmoitus siitä, mikä laitos katsastuksen on suorittanut
- pysäyttämisten lukumäärä edeltävien 24 kuukauden aikana
- pysäyttämismää ja -satama
- päivämäärä, jolloin pysäyttämismääräys on kumottu
- pysäyttämisaika päivinä
- havaittujen puutteiden määrä ja pysäyttämisen syyt tarkasti ja yksityiskohtaisesti
- kuvaus toimivaltaisen viranomaisen ja tarvittaessa luokituslaitoksen pysäyttämisen johdosta toteuttamista jatko-toimenpiteistä
- epäämisen syy selvästi ja yksityiskohtaisesti, jos alukselta on evätty pääsy johonkin yhteisön satamaan
- tieto siitä, onko luokituslaitos tai jokin muu katsastuksen tehnyt yksityinen laitos vastuussa puutteista, jotka yksin tai yhdessä johtivat aluksen pysäyttämiseen
- kuvaus toteutetuista toimenpiteistä, jos alukselle on annettu lupa siirtyä lähimmälle sopivalle korjaustelakalle tai siltä on evätty pääsy johonkin yhteisön satamaan.

II. Tarkastettuja aluksia koskevissa, 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti julkaistavissa tiedoissa on ilmoitettava seuraavat seikat:

- aluksen nimi
 - IMO-numero
 - alustyyppi
 - bruttovetoisuus
 - rakennusvuosi
 - varustamon tai liikenteenharjoittajan nimi ja osoite
 - nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta rahtaaajan nimi ja osoite sekä rahtaustyyppi (aika-rahtaus tai matkarahtaus)
 - lippuvaltio
 - tarpeen mukaan luokituslaitos tai luokituslaitokset, jotka ovat myöntäneet alukselle mahdolliset luokitustodistukset
 - luokituslaitos tai luokituslaitokset ja/tai mahdolliset muut osapuolet, jotka ovat myöntäneet alukselle todistuksia sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta, sekä maininta myönnettyistä todistuksista
 - tarkastusmaa, -satama ja -päivämäärä
 - puutteiden määrä puuteluokittain.”
-

LIITE IV

Lisätään liitteet IX ja X seuraavasti:

"LIITE IX

8 artiklan mukaisesti laadittu tarkastuskertomus

Tarkastuskertomukseen on sisällyttävä vähintään seuraavat tiedot:

I. Yleiset tiedot

1. Kertomuksen laatinut toimivaltainen viranomainen
2. Tarkastuksen päivämäärä ja paikka
3. Tarkastetun aluksen nimi
4. Lippuvaltio
5. Alustyyppi
6. IMO-numero
7. Kutsutunnus
8. Bruttovetoisuus
9. Kantavuus (tarvittaessa)
10. Rakennusvuosi
11. Tarpeen mukaan luokituslaitos tai luokituslaitokset, jotka ovat myöntäneet alukselle mahdolliset luokitustodistukset
12. Luokituslaitos tai luokituslaitokset ja/tai mahdolliset muut osapuolet, jotka ovat myöntäneet alukselle todistuksia sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta
13. Laivan omistajan tai liikenteenharjoittajan nimi
14. Nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta rahtaaajan nimi ja osoite sekä rahtaustyyppi (matkarahtaus tai aikarahtaus)
15. Tarkastuskertomuksen lopullinen päivämäärä

II. Tarkastusta koskevat tiedot

1. Asiaa koskevien kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti myönnetty todistukset, todistuksen/todistukset myöntänyt viranomainen tai laitos sekä päivämäärät, jolloin todistus on annettu ja jolloin sen voimassaoloaika päättyy
2. Aluksen osat tai osatekijät, jotka on tarkastettu (kun kyseessä on yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus)
3. Ilmoitus tarkastuksen tyypistä (tarkastus, yksityiskohtainen tarkastus, laajennettu tarkastus)
4. Puutteiden laatu
5. Toteutetut toimenpiteet

[illegible]

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi, alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY muuttamisesta

(2000/C 212 E/07)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(2000) 142 lopull. — 2000/0066(COD)

(Komission esittämä 22 päivänä maaliskuuta 2000)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Merenkulun turvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä voidaan parantaa siten, että lippuvaltiot soveltavat tarkasti ja sitovasti nykyisiä kansainvälisesti voimassa olevia asiaa koskevia yleissopimuksia.
- (2) Alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista 22 päivänä marraskuuta 1994 annetulla neuvoston direktiivillä 94/57/EY⁽¹⁾, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 97/58/EY⁽²⁾, luotiin yhteisön laajuinen järjestelmä sellaisten teknisten laitosten hyväksymiselle, joille voidaan kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti antaa eriaisteiset valtuudet suorittaa alusten tarkastuksia ja antaa asianmukaisia turvallisuuskirjoja jäsenvaltioiden puolesta.
- (3) Kyseisen direktiivin soveltaminen käytännössä on osoittanut, että tietyillä muutoksilla teknisten laitosten yhteisön laajuista hyväksymisjärjestelmää voitaisiin huomattavasti tehostaa ja samalla yksinkertaistaa jäsenvaltioille asetettuja valvonta- ja raportointivelvoitteita.
- (4) Direktiivin 94/57/EY antamisen jälkeen asiaa koskevassa yhteisön ja kansainvälisen tason lainsäädännössä on tapahtunut tiettyjä muutoksia, jotka nekin edellyttävät direktiivin 94/57/EY muuttamista.

(5) Direktiivin 94/57/EY kannalta on erityisesti aiheellista soveltaa muutoksia, jotka on tehty kyseisen direktiivin 2 artiklan d kohdassa tarkoitettuihin kansainvälisiin yleissopimuksiin, niiden pöytäkirjoihin ja asiaan liittyviin sitoviin sääntöihin ja jotka ovat tulleet voimaan direktiivin antamisen jälkeen, sekä asiaa koskevia Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmia.

(6) Edistääkseen kansainvälisissä yleissopimuksissa määrättyjen lippuvaltioiden velvoitteiden tehokasta noudattamista IMO:n edustajakokous hyväksyi 20. istunnossaan päätöslauselman A.847 (20) ohjeista lippuvaltioiden avustamiseksi IMO:n oikeudellisten asiakirjojen täytäntöönpanossa.

(7) IMO hyväksyi 4 päivänä marraskuuta 1993 edustajakokouksensa päätöslauselmalla A.741 (18) kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (ISM), joka tehtiin sitovaksi ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) uudella IX luvulla.

(8) ISM-säännösten yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi IMO hyväksyi 23 päivänä marraskuuta 1995 päätöslauselmalla A.788 (19) ohjeet viranomaisille kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanoa varten.

(9) Yhdenmukaistaakseen lakisäateisiä katsastuksia ja tarkastuksia, joita lippuvaltioiden hallintojen on suoritettava kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti, IMO hyväksyi 4 päivänä marraskuuta 1993 päätöslauselman A.746 (18) yhdenmukaistettuun katsastus- ja varmentamisjärjestelmään liittyvistä katsastusohjeista.

(10) Pilaantumisen ehkäisyn ja turvallisuuden hyvän tason – jota mitataan siten, että huomioon otetaan kaikki laitoksen luokittelemat alukset riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat – on oltava ehdoton edellytys alustavan hyväksynnän antamiselle ja tällaisen hyväksynnän jatkamiselle.

(11) Annettaessa alustavaa hyväksyntää teknisille laitoksille, jotka haluavat saada valtuudet toimia jäsenvaltioiden puolesta, direktiivin 94/57/EY vaatimusten noudattamista voidaan arvioida tehokkaammin siten, että arvioinnista vastaa yhdenmukaisesti ja keskitetysti Euroopan komissio.

⁽¹⁾ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 20.

⁽²⁾ EYVL L 274, 7.10.1997, s. 8.

(12) Samoin hyväksytyjen laitosten jatkuva jälkiseuranta sen arvioimiseksi, noudattavatko ne direktiivin 94/57/EY vaatimuksia, voidaan suorittaa tehokkaammin, jos se tehdään yhdenmukaisesti ja keskitetysti. Tästä syystä on aiheellista, että tästä tehtävästä vastaa koko yhteisön puolesta komissio yhdessä hyväksymistä ehdottaneen jäsenvaltion kanssa.

(13) Sen lisäksi, että jäsenvaltioilla on oikeus keskeyttää niiden puolesta toimivan laitoksen hyväksynnän voimassaolo, tällaista oikeutta pitäisi soveltaa myös yhteisön tasolla siten, että komissio voi komiteamenettelyn perusteella keskeyttää laitoksen hyväksynnän voimassaolon määräajaksi, jos laitoksen kyky taata turvallisuus ja ehkäistä pilaantumista heikkenee eikä laitos toteuta pyydettyjä korjaavia toimia.

(14) Päätös sellaisen laitoksen hyväksynnän peruuttamisesta, joka ei täytä direktiivissä asetettuja vaatimuksia tai joka ei kykene tyydyttävästi takaamaan turvallisuutta ja ehkäisemään pilaantumista, on tehtävä yhteisön tasolla, ja näin ollen komission on tehtävä kyseinen päätös komiteamenettelyä noudattaen.

(15) Koska direktiivillä 94/57/EY taataan palveluiden vapaa tarjonta Euroopan unionin alueella, yhteisön olisi neuvoteltava yhteisössä sijaitsevien hyväksytyjen laitosten yhdenmukaisesta kohtelusta niiden kolmansien maiden kanssa, joissa jotkut hyväksytyt laitokset sijaitsevat.

(16) Jäsenvaltioiden puolesta toimivien laitosten taloudellisen vastuun rajoittaminen on ollut huomattava este direktiivin 94/57/EY asianmukaiselle täytäntöönpanolle. Sen yhdenmukaistaminen yhteisön tasolla edistää tämän ongelman ratkaisua.

(17) Direktiivin 94/57/EY komiteamenettelyyn liittyviä säännöksiä on muutettava menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ huomioon ottamiseksi.

(18) Koska avoimuus ja tietojenvaihto niiden osapuolten välillä, joita asia koskee, on olennaisen tärkeä tekijä merionnettomuuksien ehkäisyssä, hyväksytyjen laitosten on toimitettava kaikki niiden luokittelemia aluksia koskevat asiaankuuluvat tiedot satamavaltion valvonnasta vastaaville viranomaisille.

(19) Jotta ehkäistäisiin tarvittavien korjausten välttämiseksi tehtävä alusten luokan vaihtaminen, hyväksytyjen laitosten

on vaihdettava keskenään kaikki asiaankuuluvat tiedot, jotka koskevat luokkaa vaihtavien alusten kuntoa.

(20) Laadullisiin perusteisiin, jotka teknisten laitosten on täytettävä, jotta ne voidaan hyväksyä yhteisön tasolla ja jotta tällaista hyväksyntää voidaan jatkaa, on sisällyttävä määräyksiä sen varmistamiseksi, että ainoastaan päätoimiset katsastajat voivat suorittaa niitä lakisääteisiä tehtäviä, joita varten laitos on hyväksytty. Laitoksen on valvottava tiukasti kaikkea henkilöstöään ja kaikkia toimistojaan, myös aluetoimistojaan, ja sen on vahvistettava omat turvallisuustasoa sekä pilaantumisen ehkäisyn tasoa koskevat tavoitteensa ja osoittimensa. Laitoksen on otettava käyttöön järjestelmä, jolla voidaan mitata sen palveluiden laatua. Direktiiviä 94/57/EY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan neuvoston direktiivi 94/57/ETY seuraavasti:

1. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) poistetaan b kohdasta ilmaus ”mukaan lukien Euros-rekisteriin rekisteröidyt alukset neuvoston hyväksyttyä kyseisen rekisterin”
- b) korvataan d kohdassa ilmaus ”tämän direktiivin antamispäivänä voimassa olevia” ilmauksella ”1 päivänä heinäkuuta 2000 voimassa olevia”.

2. Lisätään 3 artiklan 1 kohdan loppuun virke seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on toimittava ohjeista lippuvaltioiden avustamiseksi IMO:n oikeudellisten asiakirjojen täytäntöönpanossa annetun IMO:n päätöslauselman A.847 (20) liitteen ja lisäyksen määräysten mukaisesti”.

3. Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”1. Jäsenvaltiot voivat esittää komissiolle sellaisten laitosten hyväksymistä koskevan pyynnön, jotka täyttävät liitteessä vahvistetut vaatimukset sekä 14 artiklan 2, 4 ja 5 kohdan säännökset. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle täydelliset tiedot ja todisteet kyseisten vaatimusten noudattamisesta. Komissio tarkastaa laitokset, joita koskevan hyväksymispyynnön se on vastaanottanut, varmistaakseen siitä, että laitokset täyttävät edellä mainitut vaatimukset. Hyväksymistä koskevassa päätöksessä otetaan huomioon 9 artiklassa tarkoitettu laitoksen kyky taata turvallisuus ja ehkäistä pilaantumista. Komissio myöntää hyväksynnän 7 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

(1) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Jäsenvaltiot voivat esittää komissiolle kolmen vuoden määräaikaista hyväksyntää koskevan pyynnön niiden laitosten osalta, jotka täyttävät kaikki liitteen vaatimukset lukuun ottamatta liitteen jakson "Yleiset määräykset" 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia. Tällöin noudatetaan 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä sillä erotuksella, että komission tekemän tarkastuksen yhteydessä liitteessä esitettyjen vaatimusten noudattamista arvioidaan kaikkien muiden paitsi liitteen jakson "Yleiset määräykset" 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten osalta. Hyväksynnän vaikutukset rajoitetaan koskemaan jäsenvaltioita, jotka ovat esittäneet tällaista hyväksyntää koskevan pyynnön.

3. Jäljempänä 7 artiklalla perustettu komitea valvoo tarkasti kaikkia hyväksynnän saaneita laitoksia, myös 2 kohdassa tarkoitettujen laitosten määräaikaisen hyväksynnän jatkamista koskevaa päätöstä silmällä pitäen. Tällaisen hyväksynnän jatkamista koskevassa päätöksessä ei oteta huomioon liitteen jakson "Yleiset määräykset" 2 ja 3 kohdassa esitettyjä vaatimuksia, mutta siinä otetaan huomioon 9 artiklassa tarkoitettu laitoksen kyky taata turvallisuus ja ehkäistä pilaantumista. Määräaikaisen hyväksynnän jatkamista koskevassa päätöksessä on eriteltävä, millä edellytyksin kyseinen jatko myönnetään, erityisesti edellä 2 kohdassa säädetyn hyväksymisen vaikutusten rajoittamisen osalta.

4. Komissio laatii ja saattaa ajan tasalle luettelon 1, 2 ja 3 kohdan mukaisesti hyväksytyistä laitoksista. Luettelo julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

5. Laitosten, jotka on tämän direktiivin voimaantulopäivänä jo hyväksytty neuvoston direktiivin 94/57/EY perusteella, hyväksynät pysyvät voimassa. Se, ovatko laitokset tässä direktiivissä asetettujen uusien vaatimusten mukaisia, arvioidaan ensimmäisen 11 artiklassa tarkoitettua tarkastuksen yhteydessä."

4. Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdassa ilmaus "3 artiklan 2 kohdan i alakohdtaa" ilmauksella "3 artiklan 2 kohtaa" ja poistetaan sanat "yhteisössä sijaitsevaa".

b) Poistetaan 2 kohta.

c) Numeroidaan 3 kohta uudelleen 2 kohdaksi, korvataan ilmaus "hyväksymään vastavuoroisesti yhteisössä sijaitsevat hyväksytyt laitokset" ilmauksella "myöntämään vastavuoroisen kohtelun yhteisössä sijaitseville hyväksytyille laitoksille" ja lisätään kohdan loppuun virke seuraavasti: "Lisäksi Euroopan yhteisö voi pyytää, että kolmas valtio, jossa hyväksytty laitos sijaitsee, myöntää vastavuoroisen kohtelun yhteisössä sijaitseville hyväksytyille laitoksille".

5. Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Yhteistyösuhdetta on säädeltävä määrämuotoisella ja syrjimättömällä kirjallisella sopimuksella tai vastavalla oikeudellisella järjestelyllä, jossa kuvataan laitosten erityiset tehtävät ja toimet ja johon sisältyvät vähintään:

— IMO:n päätöslauselman A.739 (18) liitteessä II esitetty määräykset, jotka koskevat viranomaisen puolesta toimivien laitosten valtuuttamiseen liittyviä toimintaohjeita, sellaisina kuin ne on määritetty viranomaisen puolesta toimivien hyväksytyjen laitosten valtuuttamista koskevasta mallisopimuksesta annettujen IMO:n meriturvallisuuskomitean kiertokirjeen MSC/Circ. 710 ja meriympäristön suojelukomitean kiertokirjeen MEPC/Circ. 307 liitteessä, lisäyksissä ja täydennyksessä,

— seuraavat taloudellisen vastuun rajoittamista koskevat määräykset:

i) jos mistä tahansa vahingosta aiheutuvan vastuun osalta viranomainen on tuomioistuimen oikeusvoimaisen ja lainvoimaisen päätöksen mukaan vastuussa omaisuuden häviämisestä tai vahingoittumisesta tai ruumiinvammasta tai kuolemasta, jonka on osoitettu kyseisessä tuomioistuimessa johtuneen hyväksytyt laitoksen, sen elinten, työntekijöiden, edustajien tai muiden hyväksytyt laitoksen puolesta toimivien henkilöiden tahallisuudesta tai laiminlyönnistä tai törkeästä huolimattomuudesta, viranomaisella on oikeus saada hyväksytyltä laitokselta vahingonkorvaus siltä osin kuin kyseinen häviäminen, vahingoittuminen, ruumiinvamma tai kuolema on kyseisen tuomioistuimen päätöksen mukaan hyväksytyn laitoksen aiheuttama;

ii) jos mistä tahansa vahingosta aiheutuvan vastuun osalta viranomainen on tuomioistuimen oikeusvoimaisen ja lainvoimaisen päätöksen mukaan vastuussa ruumiinvammasta tai kuolemasta, jonka on osoitettu kyseisessä tuomioistuimessa johtuneen hyväksytyt laitoksen, sen työntekijöiden, edustajien tai muiden hyväksytyt laitoksen puolesta toimivien henkilöiden huolimattomasta tai varomattomasta teosta tai laiminlyönnistä, viranomaisella on oikeus saada hyväksytyltä laitokselta vahingonkorvaus siltä osin kuin kyseinen ruumiinvamma tai kuolema on kyseisen tuomioistuimen päätöksen mukaan hyväksytyt laitoksen aiheuttama; vahingonkorvauksen enimmäismäärä on 5 miljoonaa euroa;

iii) jos mistä tahansa vahingosta aiheutuvan vastuun osalta viranomaisen on tuomioistuimen oikeusvoimaisen ja lainvoimaisen päätöksen mukaan vastuussa omaisuuden häviämisestä tai vahingoittumisesta, jonka on osoitettu kyseisessä tuomioistuimessa johtuneen hyväksytyn laitoksen, sen työntekijöiden, edustajien tai muiden hyväksytyn laitoksen puolesta toimivien henkilöiden huolimattomasta tai varomattomasta teosta tai laiminlyönnistä, viranomaisella on oikeus saada hyväksytyltä laitokselta vahingonkorvaus siltä osin kuin kyseinen omaisuuden häviäminen tai vahingoittuminen on kyseisen tuomioistuimen päätöksen mukaan hyväksytyn laitoksen aiheuttama; vahingonkorvauksen enimmäismäärä on 2,5 miljoonaa euroa;

iv) kumpikaan osapuoli ei ole vastuussa toiselle mistään erityisistä, epäsuorista tai välillisistä menetyksistä tai vahingoista, jotka aiheutuvat sopimuksen perusteella suoritetuista palveluista, mukaan lukien rajoituksetta tulonmenetys, tuotannonmenetys, sopimuksen menetys, käyttömahdollisuuden menetys, liiketoiminnan keskeytymisen tai mikä tahansa muu erityinen, epäsuora tai välillinen menetys, jonka mikä tahansa osapuoli on kärsinyt mistä tahansa syystä;

v) sellaisten vaatimusten osalta, jotka johtuvat hyväksytyn laitoksen tämän sopimuksen nojalla harjoittamasta toiminnasta tai siinä esiintyvistä puutteista, hyväksytyllä laitoksella, sen viranhaltijoilla, työntekijöillä, edustajilla ja muilla hyväksytyn laitoksen puolesta toimivilla henkilöillä on oikeus vapautua vastuusta samoin perustein (mukaan lukien mutta näihin rajoittumatta mahdollinen vastuuvapaus tai vastuun rajoittaminen) kuin viranomaisen oma henkilöstö, jos nämä olisivat itse suorittaneet työn, sanotun kuitenkin rajoittamatta edellä olevien määräysten soveltamista;

- määräykset viranomaisen tai sen nimeämän puolueettoman ulkopuolisen elimen määrääjain suorittamasta tarkastuksesta, joka koskee niitä tehtäviä, joita kyseiset laitokset hoitavat sen puolesta 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla,
- mahdollisuus suorittaa alusten perusteellisia ja satunnaisia tarkastuksia,
- määräyksiä niiden luokittelemaa aluskantaa, luokan muutoksia, luokituksen voimassaolon keskeyttämisistä tai luokituksen peruuttamisesta koskevien olennaisten tietojen ilmoittamisesta 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat.”

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Kunkin jäsenvaltion on toimitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille tarkat tiedot tämän artiklan säännösten mukaisesti luodusta yhteistyösuhteesta.”

6. Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”Komissiota avustaa komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/486/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 7 artiklan 3 kohta ja 8 artikla.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on kolme kuukautta.

Komitea kokoontuu vähintään kerran vuodessa komission kutsusta ja tarvittaessa aina, kun jäsenvaltio keskeyttää laitokselle myönnetyn valtuutuksen voimassaolon tai komissio keskeyttää hyväksynnän voimassaolon 10 artiklan säännösten mukaisesti. Komitea vahvistaa oman työjärjestyksensä.”

7. Korvataan 8 artiklan 1 kohdan ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:

— 2 artiklan d kohdassa ja 6 artiklan 2 kohdassa mainituihin kansainvälisiin yleissopimuksiin, pöytäkirjoihin, säännöstöihin ja päätöslauselmiin myöhemmin tehtyjen ja voimaan tulleiden muutosten soveltamiseksi tätä direktiiviä varten”.

8. Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”1. Edellä 4 artiklassa tarkoitettu laitoksen hyväksyntä peruutetaan, jos laitos ei enää täytä liitteessä asetettuja vaatimuksia tai se ei saavuta 2 kohdassa tarkoitettua turvallisuustasoa ja pilaantumisen ehkäisyn tasoa. Hyväksynnän peruuttamisesta päättää komissio 7 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen sen jälkeen, kun kyseessä olevalle laitokselle on annettu mahdollisuus esittää omat huomautuksensa.

2. Laatiessaan 1 kohdassa tarkoitettuihin asioihin liittyviä päätösluonnoksia komissio ottaa huomioon 11 artiklassa tarkoitettujen hyväksytyjen laitosten tarkastusten tulokset sekä laitosten kyvyn taata turvallisuus ja ehkäistä pilaantumista, joka mitataan siten, että huomioon otetaan kaikki laitoksen luokittelemat alukset riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat.

Laitoksen kyky taata turvallisuus ja ehkäistä pilaantumista määritetään satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan ja/tai jonkin vastaavan järjestelmän mukaisesti toimitettujen tilastotietojen perusteella. Määrittämisessä voidaan käyttää myös sellaisten onnettomuuksien analysointia, joissa on ollut mukana hyväksytyjen laitosten luokittelemia aluksia.

Myös jäsenvaltioiden 12 artiklan mukaisesti tekemät ilmoitukset otetaan huomioon laitosten turvallisuustasoa ja pilaantumisen ehkäisyn tasoa arvioitaessa.

Edellä olevalla 7 artiklalla perustettu komitea määrittää perusteet, joita sovelletaan päätettäessä tässä kohdassa tarkoitettujen tietojen perusteella siitä, milloin lippuvallion puolesta toimivan laitoksen tason voidaan katsoa olevan sellainen, että se aiheuttaa turvallisuudelle ja ympäristölle uhan, jota ei voida hyväksyä. Komissio antaa 1 kohdassa tarkoitettuja asioita koskevat päätösluonnokset komitean käsiteltäväksi omasta aloitteestaan tai jonkin jäsenvaltion pyynnöstä."

9. Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

- a) Kahdesta ensimmäisestä virkkeestä muodostetaan 1 kohta ja se korvataan seuraavasti:

"1. Sen estämättä, mitä liitteessä esitetyissä vaatimuksissa edellytetään, jos jäsenvaltio katsoo, ettei hyväksyttyä laitosta voida enää valtuuttaa suorittamaan sen puolesta 3 artiklassa määritettyjä tehtäviä, jäsenvaltio voi keskeyttää tällaisen valtuutuksen voimassaolon seuraavaa menettelyä noudattaen:"

- b) Lisätään seuraavat kohdat:

"2. Jos komissio katsoo, että hyväksytyn laitoksen kyky taata turvallisuus ja ehkäistä pilaantumista heikenee, mutta tämä ei kuitenkaan oikeuta laitoksen hyväksynnän peruuttamista 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen perusteiden nojalla, se voi päättää, että asiasta ilmoitetaan hyväksytylle laitokselle ja laitosta pyydetään toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet turvallisuustason ja pilaantumisen ehkäisyn tason parantamiseksi. Jos hyväksytty laitos ei anna komissiolle asianmukaista vastausta tai jos komissio katsoo, etteivät hyväksytyn laitoksen toteuttamat toimenpiteet ole parantaneet sen kykyä taata turvallisuus ja ehkäistä pilaantumista, komissio voi 7 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen päättää laitoksen hyväksynnän voimassaolon keskeyttämisestä yhden vuoden ajaksi sen jälkeen, kun kyseiselle laitokselle on annettu mahdollisuus esittää omat huomautuksensa. Tänä aikana hyväksytty laitos ei saa myöntää eikä uusia mitään todistuskirjoja jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtiville aluksille, mutta laitoksen aiemmin myöntämät tai uusimmat todistuskirjat pysyvät voimassa.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä sovelletaan myös silloin, kun komissiolla on näyttöä siitä, ettei hyväksytty laitos ole täyttänyt 14 artiklan 3, 4 ja 5 kohdan säännöksiä.

4. Vuoden kuluttua laitoksen hyväksynnän voimassaolon keskeyttämistä koskevan komission päätöksen tekemisestä komissio arvioi, onko laitos korjannut 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja puutteita, jotka johtivat hyväksynnän voimassaolon keskeyttämiseen. Jos kyseisiä puut-

teitä yhä ilmenee, hyväksyntä peruutetaan 7 artiklassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti."

10. Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

- a) Poistetaan 1 kohdasta seuraava teksti: "ja että ne täyttävät liitteessä esitetyt vaatimukset. Tätä varten se voi joko määrätä toimivaltaisen viranomaisensa valvomaan suoraan hyväksyttyjä laitoksia tai, jos laitokset sijaitsevat toisessa jäsenvaltiossa, antaa kyseisen toisen jäsenvaltion viranomaisen harjoittaa tätä valvontaa."

- b) Korvataan 2 kohdassa ilmaus "kunkin jäsenvaltion on varmistuttava tästä valvonnasta joka toinen vuosi" ilmauksella "kunkin jäsenvaltion on suoritettava tämä valvonta vähintään joka toinen vuosi".

- c) Poistetaan 3 ja 4 kohta.

- d) Lisätään uusi 3 kohta seuraavasti:

"3. Komissio tarkastaa kaikki hyväksytyt laitokset yhdessä sen jäsenvaltion kanssa, joka on esittänyt laitosta koskevan hyväksymispyynnön, säännöllisesti ja vähintään joka kolmas vuosi varmistuakseen siitä, että ne täyttävät liitteen vaatimukset. Valitessaan tarkastettavia laitoksia komissio kiinnittää erityistä huomiota laitoksen turvallisuustasoon ja pilaantumisen ehkäisyn tasoon, onnettomuustilastoihin sekä jäsenvaltioiden 12 artiklan mukaisesti tekemiin ilmoituksiin. Tarkastukseen voi sisältyä vierailuja laitoksen aluetoimistoissa sekä alusten satunnaisia ja yksityiskohtaisia tarkastuksia. Komissio toimittaa jäsenvaltioille raportin tarkastuksen tuloksista."

11. Korvataan 12 artikla seuraavasti:

"Harjoittaessaan satamavaltiona tarkastusoikeuttaan ja -valloitteitaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille, jos ne havaitsevat, että lippuvallion puolesta toimivat laitokset ovat antaneet voimassaolevat todistuskirjat alukselle, joka ei täytä kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevia määräyksiä, tai että aluksessa, jolla on voimassa oleva luokitustodistus, on kyseisen todistuksen kattamiin seikkoihin liittyviä puutteita. Tämän artiklan nojalla ilmoitetaan ainoastaan tapaukset, joissa alukset aiheuttavat vakavan uhan turvallisuudelle ja ympäristölle tai jotka osoittavat laitoksen toimineen erityisen piittaamattomasti."

12. Poistetaan 13 artikla.

13. Numeroidaan 14, 15, 16 ja 17 artikla uudelleen 13, 14, 15 ja 16 artiklaksi.

14. Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Hyväksytyjen laitosten on toimitettava viranomaiselle ja komissiolle kaikki niiden luokittelemaa aluskantaa, luokan muutoksia, luokituksen voimassaolon keskeyttämisistä tai luokituksen peruuttamisista koskevat asiaankuuluvat tiedot riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat. Luokan muutoksia, luokituksen voimassaolon keskeyttämisistä tai luokituksen peruuttamisista koskevat tiedot, mukaan lukien tiedot kaikista myöhässä olevista katsastuksista, myöhässä olevista suositusten mukaisista toimenpiteistä sekä luokitusehdoista, käyttöehdoista tai käyttörajoituksista, joita laitosten luokittelemille aluksille on asetettu – riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat – on toimitettava myös Sirenac-tietojärjestelmään satamavaltioiden suoritamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia varten.

4. Hyväksytyt laitokset eivät saa antaa todistuskirjaa alukselle – riippumatta siitä, minkä lipun alla alus purjehtii – joka on poistettu luokasta tai jonka luokkaa on muutettu turvallisuussyistä, ilmoittamatta asiasta lippuvallion toimivaltaiselta viranomaiselta sen määrittämiseksi, onko täydellinen tarkastus tarpeellinen.”

b) Lisätään 5 kohta seuraavasti:

”5. Jos luokitus siirretään hyväksytyltä laitokselta toiselle, luovuttava laitos ilmoittaa vastaanottavalle laitokselle kaikista myöhässä olevista katsastuksista, myöhässä olevista suositusten mukaisista toimenpiteistä sekä luokitusehdoista, käyttöehdoista tai käyttörajoituksista, joita alukselle on asetettu. Siirron tapahtuessa luovuttava laitos toimittaa vastaanottavalle laitokselle täydelliset tiedot aluksen historiasta. Vastaanottava laitos voi antaa aluksen todistuskirjat vasta sitten, kun kaikki myöhässä olevat katsastukset ja myöhässä olevat suositusten mukaiset toimenpiteet on suoritettu asianmukaisesti ja kaikki luokitusehdot, joita alukselle on aiemmin asetettu, on täytetty luovuttavan laitoksen määrittelemällä tavalla. Vastaanottavan laitoksen on ennen todistuskirjojen antamista ilmoitettava luovuttavalle laitokselle todistuskirjojen antamispäivä ja vahvistettava, milloin, missä ja miten kukin myöhässä oleva katsastus ja myöhässä oleva suositusten mukainen toimenpide on tehty ja kukin luokitusehto on täytetty. Hyväksytyt laitokset toimivat yhteistyössä pannakseen tämän kohdan määräykset asianmukaisesti täytäntöön.”

15. Korvataan 15 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on toimitettava viipymättä kaikissa direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle ja muille jäsenvaltioille.”

16. Muutetaan direktiivin liite seuraavasti:

a) (Ei koske suomenkielistä versiota).

b) (Ei koske suomenkielistä versiota).

c) (Ei koske suomenkielistä versiota).

d) (Ensimmäinen muutos ei koske suomenkielistä versiota). Lisätään jakson ”A. YLEISET MÄÄRÄYKSET” 5 kohdan loppuun seuraava ilmaus: ”tai sitä on ylläpidettävä sähköisenä tietokantana, joka on niiden osapuolten käytössä, joita asia koskee”.

e) Korvataan jakson ”A. YLEISET MÄÄRÄYKSET” 6 kohdan toisessa lauseessa sana ”saisi” sanalla ”saa”.

f) (Ei koske suomenkielistä versiota).

g) Korvataan jakson ”B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET” 4 kohta seuraavasti:

”4. Laitos on valmis toimittamaan kaikki asiaankuuluvat tiedot viranomaisille ja komissiolle”.

h) Lisätään jakson ”B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET” 5 kohdan loppuun seuraava virke: ”Laitoksen politiikassa on viitattava turvallisuustasoa ja pilaantumisen ehkäisyntasoa koskeviin tavoitteisiin ja osoittimin”.

i) Lisätään jakson ”B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET” 6 kohdan b alakohdan loppuun seuraava ilmaus: ”ja käyttöön otetaan sisäinen järjestelmä palvelun laadun mittaamiseksi suhteessa näihin sääntöihin ja määräyksiin”.

j) Lisätään jakson ”B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET” 6 kohdan c alakohdan loppuun seuraava ilmaus: ”ja käyttöön otetaan sisäinen järjestelmä palvelun laadun mittaamiseksi suhteessa kansainvälisten yleissopimusten noudattamiseen”.

k) Korvataan jakson ”B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET” 6 kohdan g alakohda seuraavasti:

”g) vaadittuja lakisääteisiä töitä, jotka laitos on valtuutettu tekemään, suorittavat ainoastaan laitoksen päätoimiset katsastajat tai muiden hyväksytyjen laitosten päätoimiset katsastajat; päätoimisilla katsastajilla on kaikissa tapauksissa oltava kattavat tiedot tietyistä alustyyppistä, jonka osalta he suorittavat lakisääteisiä töitä, sekä sitä koskevista sovellettavista vaatimuksista”.

l) (Ei koske suomenkielistä versiota).

m) Korvataan jakson "B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET" 6 kohdan j alakohta seuraavasti:

"j) kaikilla toimipaikoilla ylläpidetään kattavaa järjestelmää laatuun liittyvän toiminnan suunniteltua ja asiakirjoin vahvistettua sisäistä tarkastusta varten".

n) Lisätään jakson "B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET" 6 kohtaan kaksi alakohtaa seuraavasti:

"k) yhdenmukaistetussa katsastus- ja varmennusjärjestelmässä vaaditut lakisääteiset katsastukset ja tarkastukset, joita laitos on valtuutettu tekemään, suoritetaan yhdenmukaistettuun katsastus- ja varmennusjärjestelmään liittyvistä katsastusohjeista annetun IMO:n päätöslauselman A.746 (18) liitteessä ja lisäyksessä esitettyjen määräysten mukaisesti;

l) yrityksen keskus- ja aluetoimistojen välille määritellään selkeät ja suorat vastuu- ja valvontasuhteet."

o) Korvataan jakson "B. ERITYISET MÄÄRÄYKSET" 7 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) suorittaa kaikki kansainvälisissä yleissopimuksissa todistuskirjojen antamiseksi vaaditut tarkastukset ja katsastukset, mukaan lukien mahdollisuudet arvioida – päteviä asiantuntijoita käyttäen ja ohjeista viranomaisille kansainvälisen turvallisuusjohtamis-säännösten (ISM) täytäntöönpanoa varten annettua

IMO:n päätöslauselmaa A.788 (19) soveltaen – varmentamisen piiriin kuuluvaksi tarkoitettun turvallisuusjohtamisjärjestelmän täytäntöönpanoa ja ylläpitämistä sekä maissa että aluksilla."

p) (Ei koske suomenkielistä versiota).

2 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 12 kuukautta tämän direktiivin antamisen jälkeen. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

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

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta

(2000/C 212 E/08)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(2000) 142 lopull. — 2000/0067(COD)

(Komission esittämä 22 päivänä maaliskuuta 2000)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa on toteutettava lisätoimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi meriliikenteen alalla.
- (2) Yhteisö on vakavasti huolissaan öljysäiliöalusten merionnettomuuksista ja niiden aiheuttamasta yhteisön rannikkoalueiden pilaantumisesta sekä vahingoista sen eläimistölle ja kasvillisuudelle sekä muille meren luonnonvaroille.
- (3) Tiedonannossaan yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta ⁽¹⁾ komissio korosti 25 päivänä tammikuuta 1993 kokoontuneen ylimääräisen ympäristö- ja liikenneneuvoston pyyntöä, jonka mukaan olisi tuettava Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) toimia, joiden tarkoituksena on kaventaa uusien ja olemassa olevien alusten turvallisuustason eroa parantamalla aiempien normien mukaisesti rakennettuja aluksia ja/tai poistamalla ne käytöstä kohtuullisen käyttöajan jälkeen; pyynnössä kiinnitetään erityistä huomiota öljysäiliöaluksiin, jotka eivät ole alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen ja siihen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (MARPOL 73/78 -yleissopimus) vuonna 1982 voimaan tulneiden muutosten mukaisia.

(4) Euroopan parlamentti piti yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta antamassaan päätöslauselmassa ⁽²⁾ komission tiedonantoa myönteisenä ja kehotti erityisesti toimiin säiliöalusten turvallisuussuunnitelmien parantamiseksi.

(5) Neuvosto antoi 8 päivänä kesäkuuta 1993 antamassaan päätöslauselmassa ⁽³⁾ täyden tukensa komission tiedonannon tavoitteille.

(6) Kansainvälisellä tasolla Kansainvälinen merenkulkujärjestö on vahvistanut alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdystä kansainvälisestä yleissopimuksesta ja siihen liittyvästä vuoden 1978 pöytäkirjasta kansainvälisesti sovitut pilaantumisen ehkäisemisen säännöt, jotka koskevat öljysäiliöalusten rakennetta ja toimintaa.

(7) IMO hyväksyi 6 päivänä maaliskuuta 1992 MARPOL 73/78 -yleissopimukseen tärkeitä muutoksia, joiden sisältämillä määräyksillä tiukennettiin öljysäiliöalusten suunnittelun ja rakennusnormeja; muutokset tulivat voimaan 6 päivänä heinäkuuta 1993. Mainitut määräykset edellyttävät kaksoisrunkon tai vastaavan rakenteen käyttämistä 6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen toimitettavissa öljysäiliöaluksissa, ja niiden tarkoituksena on estää öljyvahingot yhteentörmäyksen tai pohjakosketuksen sattuessa. Muutoksiin sisältyy ennen mainittua päivämäärää toimitettuihin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettava rakennevaatimusten käyttöönottoaikataulu, joka tuli voimaan 6 päivänä heinäkuuta 1995 ja jossa edellytetään, että kyseiset säiliöalukset ovat viimeistään 25 vuoden tai joissakin tapauksissa viimeistään 30 vuoden kuluttua niiden toimituspäivämäärästä kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennusnormien mukaisia. Nämä määräykset merkitsevät sitä, että olemassa olevat yksirunkoiset öljysäiliöalukset, jotka eivät ole erillisiä painolastisäiliöitä ja niiden suojaavaa sijaintia koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten mukaisia, eivät saa enää liikennöidä kansainvälisesti vuoden 2007 tai joissakin tapauksissa vuoden 2012 jälkeen, jolleivät ne ole kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 F säännön vaatimusten mukaisia. Niiden olemassa olevien yksirunkoisten öljysäiliöalusten osalta, jotka ovat erillisiä painolastisäiliöitä ja niiden suojaavaa sijaintia koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten mukaisia, kyseinen määräaika on viimeistään vuonna 2026.

⁽¹⁾ KOM(93) 66 lopullinen, 24.2.1993.

⁽²⁾ EYVL C 91, 28.3.1994, s. 301.

⁽³⁾ EYVL C 271, 7.10.1993, s. 1.

- (8) Yhdysvallat antoi jo ennen edellä mainittujen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutosten hyväksymistä vuonna 1990 öljyvahinkoja koskevan lain (Oil Pollution Act), jossa vahvistetaan sekä uusille että olemassa oleville säiliöaluksille kaksoisrunkoa edellyttävät rakennevaatimukset. Näiden vaatimusten mukaan yksirunkoiset öljysäiliöalukset, joissa ei ole kaksoispohjaa tai kaksoiskylkiä, eivät saa liikennöidä Yhdysvaltojen satamiin tai satamista 1 päivästä tammikuuta 2010 lähtien, jolleivät ne ole kaksoisrunkoa koskevien vaatimusten mukaisia. Lisäksi tätä lopullista määräaika edeltävässä vaiheessa tällaiset yksirunkoiset öljysäiliöalukset eivät saa vuodesta 2005 lähtien liikennöidä Yhdysvaltojen satamiin tai satamista sen jälkeen, kun ne saavuttavat 25 tai joissakin tapauksissa 23 vuoden iän, jolleivät ne ole kaksoisrunkoa koskevien vaatimusten mukaisia. Niille yksirunkoisille öljysäiliöaluksille, joissa on kaksoispohja tai kaksoiskyljet, kyseiseksi lopulliseksi määräajaksi on vahvistettu 1 päivä tammikuuta 2015, ja aluksia koskeva ikäraja tätä edeltävässä vaiheessa vuosina 2005–2015 on 30 tai joissakin tapauksissa 28 vuotta.
- (9) On odotettavissa, että kansainvälisen järjestelmän ja Yhdysvaltojen vahvistaman järjestelmän erot niiden ikärajojen ja määräaikojen välillä, jotka koskevat kaksoisrunkoa edellyttävien rakennevaatimusten soveltamista yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin, saavat vuodesta 2005 lähtien ja erityisesti vuosien 2010 ja 2015 määräaikojen jälkeen aikaan sen, että yksirunkoiset öljysäiliöalukset, jotka eivät enää ikänsä vuoksi saa liikennöidä Yhdysvaltojen satamiin tai Yhdysvaltojen satamista, siirtyvät liikennöimään muille maailman alueille, kuten Euroopan unioniin, ja jatkavat liikennöintiä siihen asti kunnes niiden täytyy MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa määrättyjen ikärajojen mukaan täyttää kaksoisrunkoa koskevat vaatimukset.
- (10) Öljysäiliöalusten ikä- ja onnettomuustilastojen vertailu osoittaa, että vanhemmille aluksille tapahtuu muita enemmän onnettomuuksia. Kansainvälisesti on katsottu, että vuonna 1992 hyväksytyt MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutokset, joissa edellytetään kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennusnormien soveltamista olemassa oleviin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin näiden saavuttaessa tietyn iän, ehkäisevät näiden säiliöalusten osalta entistä paremmin onnettomuudesta aiheutuvia öljyvahinkoja yhteentörmäyksen tai pohjakosketuksen sattuessa.
- (11) On yhteisön etujen mukaista antaa säännöksiä sen välttämiseksi, että yksirunkoiset öljysäiliöalukset, jotka korkean ikänsä tai niille asetetun määräajan vuoksi eivät saa vuoden 1990 Oil Pollution Act -lain mukaan liikennöidä Yhdysvaltojen satamiin tai satamista, alkavat liikennöidä tai jatkavat liikennöintiä Euroopan unionin satamiin tai satamista ja aiheuttavat näin Euroopan vesillä onnettomuudesta aiheutuvien öljyvahinkojen vaaran tai lisäävät sitä.
- (12) Näiden säännösten olisi perustuttava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen periaatteisiin, joiden mukaan yksirunkoisten öljysäiliöalusten on oltava viimeistään tietyn iän saavuttaessaan kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten mukaisia. Säännöksiin sisältyvien ikärajojen olisi vastattava vuoden 1990 Oil Pollution Act -lain mukaisia ikärajoja, ja tätä varten olisi nopeutettava kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen rakennusnormien käyttöä yksirunkoisten öljysäiliöalusten osalta alentamalla ikärajoja ja määrittämällä vuoden 1990 Oil Pollution Act -lakia vastaavat määräajat, joiden jälkeen näiden alusten on oltava kyseisten normien mukaisia, jotta ne voivat päästä yhteisön jäsenvaltion satamaan tai sisäisille aluevesille.
- (13) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 G säännön vaatimuksia, jotka edellyttävät olemassa olevilta yksirunkoisilta öljysäiliöaluksilta kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennusnormien mukaisuutta, sovelletaan ainoastaan raakaöljysäiliöaluksiin, joiden kantavuus on vähintään 20 000 kuollutta painotonna (dwt) sekä tuotesäiliöaluksiin, joiden kantavuus on vähintään 30 000 dwt. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 F säännön rakennevaatimuksia, jotka koskevat kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta, sovelletaan puolestaan öljysäiliöaluksiin, joiden kantavuus on vähintään 600 dwt ja jotka on toimitettu 6 päivän heinäkuuta 1996 jälkeen. Tämä soveltamisalaan liittyvä kokorajoitusten ero merkitsee sitä, että vaatimukset eivät koske ennen 6 päivää heinäkuuta 1996 toimitettuja yksirunkoisia raakaöljysäiliöaluksia, joiden kantavuus on 600–20 000 dwt, eivätkä ennen 6 päivää heinäkuuta 1996 toimitettuja tuotesäiliöaluksia, joiden kantavuus on 600–30 000 dwt. Koska mainituilla alemman tonniluokan öljysäiliöaluksilla on tärkeä asema yhteisön sisäisissä öljykuljetuksissa, olisi annettava samanlaiset säännökset sen varmistamiseksi, että myös näiden säiliöalusten on oltava kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen rakennusnormien mukaisia. Tätä varten olisi otettava käyttöön kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen rakennusnormit myös tässä yksirunkoisten öljysäiliöalusten luokassa edellytyksenä alusten pääsyle yhteisön jäsenvaltion satamaan tai sisäisille aluevesille.
- (14) Euroopan parlamentti suhtautui 20 päivänä tammikuuta 2000 hyväksymässään päätöslauselmassa öljyasteesta Ranskan rannikolla myönteisesti komission pyrkimykseen aikaistaa ajankohtaa, johon mennessä kaikkien öljysäiliöalusten on oltava rakenteeltaan kaksoisrunkolla varustettuja.
- (15) Yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutettuun käyttöönottoon olisi liitettävä täydentäviä toimenpiteitä, joilla voidaan edistää liikennöintiä kaksoisrunkolla varustetuilla tai rakenteeltaan vastaavilla öljysäiliöaluksilla jo ennen rakennevaatimusten nopeutetun aikataulun mukaista käyttöönottoa. Näihin täydentäviin toimenpiteisiin olisi sisällyttävä yhtäältä taloudellisia kannustimia yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöiville kaksoisrunkolla varustetuille tai rakenteeltaan vastaaville öljysäiliöaluksille sekä toisaalta pidäkkeitä yhteisön satamiin tai satamista liikennöiville yksirunkoisille öljysäiliöaluksille.

- (16) Näiden täydentävien toimenpiteiden olisi perustuttava erillisillä painolastisäiliöillä varustettujen öljysäiliöalusten painolastitilojen vetoisuuden mittaamisesta annetun Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselman A.747(18) täytäntöönpanosta 21 päivänä marraskuuta 1994 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2978/94 ⁽¹⁾ vahvistettuihin periaatteisiin. Näiden periaatteiden mukaan kaikkein ympäristöturvallisimpiin öljysäiliöaluksiin sovelletaan alhaisempia satama- ja luotsausmaksuja kuin heikommin öljyvahingoilta suojaaviin öljysäiliöaluksiin.
- (17) Neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2978/94 ei oteta huomioon, että kaksoisrungolla varustetut tai rakenteeltaan vastaavat öljysäiliöalukset suojaavat paremmin onnettomuudesta aiheutuvilta öljyvahingoilta kuin yksirunkoiset öljysäiliöalukset. Näin ollen asetuksessa ei erotella kaksoisrungolla varustettuja öljysäiliöaluksia ja erillisillä painolastisäiliöillä varustettuja yksirunkoisia öljysäiliöaluksia toisistaan satama- ja luotsausmaksujen alentamisen osalta.
- (18) Koska määräaika, joka on asetettu niille yksirunkoisille öljysäiliöaluksille, jotka eivät ole erillisiä painolastisäiliöitä ja niiden suojaavaa sijaintia koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten mukaisia, on lähestymässä, ei ole enää perusteltua pitää voimassa neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 mukaista eriytettyä maksujärjestelmää näille öljysäiliöaluksille ja säiliöaluksille, jotka ovat erillisiä painolastisäiliöitä ja niiden suojaavaa sijaintia koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten mukaisia.
- (19) Koska tavoitteena on edistää kaksoisrungolla varustettujen tai rakenteeltaan vastaavien öljysäiliöalusten liikennöintiä Euroopan unionin satamiin, neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 mukainen taloudellisten kannustinten järjestelmä olisi korvattava järjestelmällä, joka nopeutettua rakennevaatimusten käyttöönottoaikataulua toteuttaessa edistää sellaisten öljysäiliöalusten käyttöä, jotka ovat kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten mukaisia, sekä ehkäisee sellaisten öljysäiliöalusten käyttöä, jotka eivät vielä ole näiden vaatimusten mukaisia. Tätä varten neuvoston asetus (EY) N:o 2978/94 olisi kumottava.
- (20) Sellaisia öljysäiliöaluksia varten tarkoitettujen taloudellisten kannustimien, jotka ovat kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennusnormien mukaisia, sekä sellaisia öljysäiliöaluksia varten tarkoitettujen taloudellisten pidäkkeiden, jotka eivät vielä ole näiden normien mukaisia, olisi perustuttava yhdistettyyn järjestelmään, jossa öljysäiliöaluksille, jotka ovat kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennusnormien mukaisia, määrätään alennetut satama- ja luotsausmaksut, ja jossa öljysäiliöaluksiin, jotka eivät vielä ole näiden normien mukaisia, sovelletaan korotettuja satama- ja luotsausmaksuja.
- (21) Satama- ja luotsausmaksut olisi suhteutettava tarjottuihin palveluihin ja ne olisi määritettävä siten, ettei ketään syrjitä.
- (22) Tämä yhdistetty alennettujen ja korotettujen satama- ja luotsausmaksujen järjestelmä olisi tasapainotettava siten, että vältetään satama- ja luotsauspalvelujen tarjoajien tu-

lonmenetykset sekä tällaisista menetyksistä aiheutuva kyseisten palvelujen laadun heikkeneminen tai tarve korvata menetykset korottamalla sellaisten alusten satama- ja luotsausmaksuja, jotka eivät ole tekemisissä öljyn ja öljytuotteiden kuljetuksen kanssa.

- (23) Koska kaksoisrungolla varustettujen tai rakenteeltaan vastaavien öljysäiliöalusten määrä vähitellen lisääntyy ja yksirunkoisten öljysäiliöalusten määrä vähenee nopeutettua rakennevaatimusten käyttöönottoaikataulua toteuttaessa, satama- ja luotsauspalvelujen tarjoajien tulot olisi tasapainotettava pienentämällä kaksoisrungolla varustettujen tai rakenteeltaan vastaavien öljysäiliöalusten satama- ja luotsausmaksujen alennusta alusten iän myötä sekä lisäämällä yksirunkoisten öljysäiliöalusten korotettuja satama- ja luotsausmaksuja alusten iän myötä. Tämän eriytetyn maksujärjestelmän soveltaminen olisi lopetettava, kun yksirunkoiset öljysäiliöalukset on kokonaan korvattu kaksoisrungolla varustetuilla tai rakenteeltaan vastaavilla öljysäiliöaluksilla.
- (24) Koska tämän asetuksen täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽²⁾ 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä mainitun päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen.
- (25) Komissio, jota avustaa komitea, voi muuttaa tiettyjä tämän asetuksen säännöksiä, jotka sisältävät viittauksia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen sääntöihin, siten että ne vastaavat kyseisiin sääntöihin tehtyjä tai voimaan tulleita muutoksia. Kyseinen komitea voi muuttaa myös liitteessä olevia satama- ja luotsausmaksujen alennusten ja korotusten prosenttimääriä satama- ja luotsauspalvelujen tarjoajien tulojen tasapainottamiseksi sen mukaan, kuinka nopeasti ja laajasti yksirunkoisia öljysäiliöaluksia korvataan kaksoisrungolla varustetuilla tai rakenteeltaan vastaavilla öljysäiliöaluksilla näiden käyttöönottoaiheen aikana,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tavoite

Tämän asetuksen tarkoituksena on vahvistaa:

- nopeutettu käyttöönottoaikataulu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaisten kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten soveltamiseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin, ja

⁽¹⁾ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- taloudellisten kannustimien ja pidäkkeiden järjestelmä, jossa alennetaan kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennusnormien mukaisten öljysäiliöalusten satama- ja luotsausmaksuja ja peritään korotettuja maksuja niiltä öljysäiliöaluksilta, jotka eivät vielä ole näiden normien mukaisia.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin kantavuudeltaan vähintään 600 dwt:n öljysäiliöaluksiin,

- jotka tulevat yhteisön jäsenvaltion satamaan tai sisäisille aluevesille, riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat, tai
- jotka purjehtivat jäsenvaltion lipun alla.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. "MARPOL 73/78 -yleissopimuksella" voimassa olevaa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla ja siihen tehdyillä muutoksilla;
2. "öljysäiliöaluksella" MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 1 säännön 4 kappaleen määritelmän mukaista öljysäiliöalusta;
3. "kantavuudella" MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 1 säännön 22 kappaleen määritelmän mukaista kuollutta painoa;
4. "uudella öljysäiliöaluksella" MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 1 säännön 26 kappaleen määritelmän mukaista uutta öljysäiliöalusta;
5. "raakaöljysäiliöaluksella" MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 1 säännön 29 kappaleen määritelmän mukaista raakaöljysäiliöalusta;
6. "tuotesäiliöaluksella" MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 1 säännön 30 kappaleen määritelmän mukaista tuotesäiliöalusta;
7. "yksirunkoisella öljysäiliöaluksella" öljysäiliöalusta, joka ei ole kaksoisrunkoa tai vastaavia rakennevaatimuksia koskevan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 F säännön mukainen;
8. "kaksoisrunkolla varustetulla öljysäiliöaluksella" öljysäiliöalusta, joka on kaksoisrunkoa tai vastaavia rakennevaatimuksia koskevan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 F säännön mukainen;
9. "iällä" aluksen ikää ilmaistuna vuosina aluksen toimituspäivämäärästä;
10. "satamaviranomaisella" julkista tai yksityistä henkilöä, joka perii aluksilta maksuja tilojen, laitteiden ja palvelujen tarjoamisesta meriliikennettä varten;

11. "luotsausviranomaisella" julkista tai yksityistä henkilöä, jolla on valtuudet tarjota luotsauspalveluja meriliikennettä varten.

4 artikla

Kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten mukaisuus yksirunkoisten öljysäiliöalusten osalta

1. Jäsenvaltiot eivät saa jäljempänä määritetyistä ajankohdista aikaisemman jälkeen päästää satamiinsa tai sisäisille aluevesilleen yksirunkoisia öljysäiliöaluksia, jolleivät tällaiset säiliöalukset ole viimeistään aikaisempaan mainituista päivämääristä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 F säännön kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten mukaisia:

1. kantavuudeltaan vähintään 20 000 dwt:n raakaöljysäiliöalukset ja kantavuudeltaan vähintään 30 000 dwt:n tuotesäiliöalukset, jotka eivät ole MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13, 13 B ja 13 E säännön sekä 18 säännön 4 kappaleen uusia öljysäiliöaluksia koskevien vaatimusten mukaisia: alusten saavuttaessa 23 vuoden iän tai 1 päivänä kesäkuuta 2005.
2. kantavuudeltaan vähintään 20 000 dwt:n raakaöljysäiliöalukset ja kantavuudeltaan vähintään 30 000 dwt:n tuotesäiliöalukset, jotka ovat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13, 13 B ja 13 E säännön sekä 18 säännön 4 kappaleen uusia öljysäiliöaluksia koskevien vaatimusten mukaisia: alusten saavuttaessa 28 vuoden iän tai 1 päivänä tammikuuta 2010.
3. kantavuudeltaan vähintään 600 dwt:n mutta alle 20 000 dwt:n raakaöljysäiliöalukset ja kantavuudeltaan vähintään 600 dwt:n mutta alle 30 000 dwt:n tuotesäiliöalukset, jotka eivät ole MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13, 13 B ja 13 E säännön sekä 18 säännön 4 kappaleen uusia öljysäiliöaluksia koskevien vaatimusten mukaisia: alusten saavuttaessa 25 vuoden iän tai 1 päivänä tammikuuta 2015.
4. kantavuudeltaan vähintään 600 dwt:n mutta alle 20 000 dwt:n raakaöljysäiliöalukset ja kantavuudeltaan vähintään 600 dwt:n mutta alle 30 000 dwt:n tuotesäiliöalukset, jotka ovat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13, 13 B ja 13 E säännön sekä 18 säännön 4 kappaleen uusia öljysäiliöaluksia koskevien vaatimusten mukaisia: alusten saavuttaessa 30 vuoden iän tai 1 päivänä tammikuuta 2015.
2. Muita rakenteellisia tai toiminnallisia ratkaisuja, kuten MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 G säännön 7 kappaleessa tarkoitettua lastin hydrostaattista tasapainotamista, ei hyväksytty vaihtoehtoisiksi tavoiksi täyttää 1 kohdan vaatimukset.

5 artikla

Eriytetyt satama- ja luotsausmaksut kaksoisrunkolla varustetuille ja yksirunkoisille öljysäiliöaluksille

1. Jäsenvaltiot huolehtivat siitä, että satama- ja luotsausviranomaiset periessään satama- ja luotsausmaksuja öljysäiliöaluksilta soveltavat eriytettyä maksujärjestelmää siten, että:

— kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten maksuja alennetaan vähintään liitteessä mainituilla prosenttimäärillä niistä maksuista, joita sovelletaan kantavuudeltaan samanlaisiin alle viiden vuoden ikäisiin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin, ja

— yksirunkoisten öljysäiliöalusten maksuja korotetaan vähintään liitteessä mainituilla prosenttimäärillä niistä maksuista, joita sovelletaan kantavuudeltaan samanlaisiin alle viiden vuoden ikäisiin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin.

2. Jos satama- ja luotsausmaksuja peritään muun kuin kantavuuden perusteella, jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että satama- ja luotsausviranomaisten soveltamassa maksujärjestelmässä kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten maksujen alennukset ja yksirunkoisten öljysäiliöalusten maksujen korotukset ovat prosenttimääraisesti vähintään samat kuin 1 kohdassa on mainittu.

3. Satama- ja luotsausmaksujen eriytetyn maksujärjestelmän soveltaminen lopetetaan viimeistään 4 artiklassa tarkoitettuina ajankohtina.

6 artikla

IMO:lle tehtävä ilmoitus

Neuvoston puheenjohtajavaltio ja komissio tekevät tämän asetuksen antamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle ilmoituksen, jossa viitataan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 3 kappaleeseen.

7 artikla

Valvonta ja raportointi

1. Jäsenvaltiot tarkastavat säännöllisesti, että satama- ja luotsausviranomaiset soveltavat oikein 5 artiklassa määritettyä eriytettyä maksujärjestelmää.

2. Jäsenvaltiot lähettävät vuosittain komissiolle tämän tarkastuksen tuloksia koskevan raportin, johon sisällytetään myös tiedot tapauksista, joissa niiden satama- ja luotsausviranomaiset ovat rikkoneet määräyksiä. Raportti on toimitettava viimeistään raportoitavaa vuotta seuraavan vuoden huhtikuun 30 päivänä.

8 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa neuvoston direktiivin 93/75/ETY⁽¹⁾ 12 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 7 artiklan 3 kohta ja 8 artikla.

3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on kolme kuukautta.

9 artikla

Muutosmenettely

1. Artikloissa olevat viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I oleviin sääntöihin voidaan muuttaa 8 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti viittausten saattamiseksi niitä muutoksia vastaaviksi, jotka IMO hyväksyy näihin sääntöihin.

2. Satama- ja luotsausmaksujen eriytetyn maksujärjestelmän mukaisten alennusten ja korotusten prosenttimäärät, jotka on määritetty liitteessä, voidaan muuttaa 8 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen sen huomioon ottamiseksi, kuinka nopeasti ja laajasti yksirunkoisia öljysäiliöaluksia korvataan kaksoisrungolla varustetuilla öljysäiliöaluksilla rakennevaatimusten käyttöönottoaiheen aikana.

10 artikla

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoaminen

Kumotaan (12 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta) lähtien erillisillä painolastisäiliöillä varustettujen öljysäiliöalusten painolastitilojen vetoisuuden mittaamisesta annetun Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselman A.747(18) täytäntöönpanosta 21 päivänä marraskuuta 1994 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2978/94⁽²⁾.

11 artikla

Täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on hyvissä ajoin ja ennen 12 artiklassa tarkoitettua voimaantulopäivää annettava kaikki lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset, joita tämän asetuksen täytäntöönpano edellyttää.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän asetukseen tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.

3. Jäsenvaltioiden on annettava viipymättä komissiolle tiedoksi kaikki kansalliset säännökset, jotka ne antavat tässä asetuksessa tarkoitetuista kysymyksistä. Komissio ilmoittaa tästä muille jäsenvaltioille.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*. Sitä sovelletaan (12 kuukautta voimaantulosta) lähtien.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 93/75/ETY, annettu 13 päivänä syyskuuta 1993, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa niistä (EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19).

⁽²⁾ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 1.

LIITE

Eriytetyt satama- ja luotsausmaksut kaksoisrungolla varustetuille tai rakenteeltaan vastaaville öljysäiliöaluksille ja yksirunkoisille öljysäiliöaluksille

Maksujen alennusten ja korotusten vähimmäisprosenttimäärät, joita sovelletaan 5 artiklassa tarkoitettulla tavalla

Aluksen ikä	0–5	5–10	10–15	15–20	20–25	> 25
Maksun alennus kaksoisrungolla varustetuille tai rakenteeltaan vastaaville öljysäiliöaluksille	– 25 %	– 20 %	– 15 %	– 10 %	– 5 %	Ei alennusta
Maksun korotus yksirunkoisille öljysäiliöaluksille	Ei alennusta	+ 10 %	+ 15 %	+ 20 %	+ 25 %	+ 30 %