

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Mededelingen</i>	
	
	II <i>Vorbereidende besluiten</i>	
	Commissie	
2000/C 212 E/01	Gewijzigd voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS) (COM(1999) 313 def. — 98/0303(COD)) ⁽¹⁾	1
2000/C 212 E/02	Gewijzigd voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende een communautair actieprogramma voor civiele bescherming (COM(1999) 400 def. — 98/0354(CNS))	28
2000/C 212 E/03	Gewijzigd voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 88/609/EEG inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties (COM(1999) 611 def. — 98/0225(COD)) ⁽¹⁾	36
2000/C 212 E/04	Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de toetreding van de Europese Gemeenschap tot Reglement nr. 13-H van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende de goedkeuring van personenwagens voor wat betreft de reminrichting (COM(1999) 660 def. — 1999/0263(AVC)) ⁽¹⁾	46
2000/C 212 E/05	Voorstel voor een besluit van de Raad betreffende de aanvaarding door de Europese Gemeenschap van reglement nr. 109 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties inzake de goedkeuring van de vervaardiging van coverbanden voor bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (COM(1999) 727 def. — 2000/0003(AVC)) ⁽¹⁾	79



<u>Nummer</u>	Inhoud (vervolg)	Bladzijde
2000/C 212 E/06	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (COM(2000) 142 def. — 2000/0065(COD)) ⁽¹⁾	102
2000/C 212 E/07	Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (COM(2000) 142 def. — 2000/0066(COD)) ⁽¹⁾	114
2000/C 212 E/08	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (COM(2000) 142 def. — 2000/0067(COD)) ⁽¹⁾	121

II

(Vorbereidende besluiten)

COMMISSIE

Gewijzigd voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuaudit-systeem (EMAS) ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/01)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(1999) 313 def. — 98/0303(COD)

(Door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag ingediend op 23 juni 1999)⁽¹⁾ PB C 400 van 22.12.1998, blz. 7.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 130 S, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's, van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag, in samenwerking met het Europees Parlement,

- (1) Overwegende dat artikel 2 van het Verdrag bepaalt dat de Gemeenschap onder andere tot taak heeft binnen de hele Gemeenschap een duurzame groei te bevorderen en dat in de resolutie van de Raad van 1 februari 1993 ⁽¹⁾ het belang van duurzame groei wordt benadrukt;
- (2) Overwegende dat in het door de Commissie ingediende programma „Op weg naar duurzame ontwikkeling”, waarvan de algemene benadering door de resolutie van de Raad van 1 februari 1993 is goedgekeurd, de rol en de verantwoordelijkheden van ondernemingen ten aanzien van het versterken van de economie en de bescherming van het milieu in de hele Gemeenschap worden benadrukt;
- (3) Overwegende dat in het programma „Op weg naar duurzame ontwikkeling” wordt opgeroepen tot verbreding van het instrumentarium op het gebied van milieubescherming en tot gebruikmaking van marktmechanismen om ervoor te zorgen dat organisaties op dit terrein een proactieve benadering kiezen die verder reikt dan de naleving van alle relevante wettelijke milieuvoorschriften;

⁽¹⁾ PB C 138 van 17.5.1993, blz. 1.

GEWIJZIGD VOORSTEL

Ongewijzigd

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 175,

Ongewijzigd

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- (4) Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 1836/93 van de Raad inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS) doeltreffend is gebleken voor het bevorderen van betere milieuprestaties van de industrie;
- (5) Overwegende dat EMAS daarom beschikbaar dient te komen voor alle organisaties die belangrijke milieueffecten hebben, zodat zij over een middel beschikken om deze belangrijke effecten te beheersen en hun algehele milieuprestaties te verbeteren;
- (6) Overwegende dat de ervaring die is opgedaan met de tenuitvoerlegging van Verordening (EEG) nr. 1836/93 van de Raad moet worden gebruikt om ervoor te zorgen dat EMAS betere mogelijkheden biedt om de algehele milieuprestaties van organisaties te verbeteren;
- (7) Overwegende dat er met inachtneming van het in artikel 3b van het Verdrag bedoelde subsidiariteits- en evenredigheidsbeginsel op communautair niveau voor moet worden gezorgd dat EMAS een doelmatige bijdrage levert tot de verbetering van de milieuprestaties van Europese organisaties; dat de bij deze verordening vastgestelde gemeenschappelijke voorschriften, procedures en essentiële eisen uitsluitend ten doel hebben om in de gehele Gemeenschap te komen tot een identieke toepassing van EMAS, terwijl de maatregelen die op adequate wijze op nationaal niveau kunnen worden genomen aan de lidstaten worden overgelaten;
- (8) Overwegende dat organisaties moeten worden aangemoedigd om op vrijwillige basis aan EMAS deel te nemen en dat zij daaraan een meerwaarde moeten ontleen wat betreft controle op naleving van de regelgeving, kostenbesparingen en imago;
- (9) Overwegende dat het van belang is dat kleine en middelgrote ondernemingen aan EMAS deelnemen en dat hun deelname moet worden bevorderd door het instellen of bevorderen van maatregelen en structuren voor technische hulp die erop gericht zijn deze organisaties de nodige kennis en passende steun te verschaffen;
- (10) Overwegende dat de door de lidstaten verstrekte gegevens door de Commissie zullen worden gebruikt om te beoordelen of er specifieke maatregelen moeten worden genomen om de deelname aan EMAS door organisaties, met name kleine en middelgrote ondernemingen, te bevorderen;
- (11) Overwegende dat de doorzichtigheid en de betrouwbaarheid van organisaties die milieubeheersystemen invoeren, worden versterkt indien hun beheersysteem, auditprogramma en milieuverklaring aan de relevante voorschriften van deze verordening worden getoetst en indien de milieuverklaring en bijgewerkte versies daarvan door erkende milieuverificateurs worden gevalideerd;

GEWIJZIGD VOORSTEL

- (5) Overwegende dat EMAS daarom beschikbaar dient te komen voor alle organisaties die milieueffecten hebben, zodat zij over een middel beschikken om deze belangrijke effecten te beheersen en hun algehele milieuprestaties te verbeteren;

Ongewijzigd

- (7) Overwegende dat er met inachtneming van het in artikel 5 van het Verdrag bedoelde subsidiariteits- en evenredigheidsbeginsel op communautair niveau voor moet worden gezorgd dat EMAS een doelmatige bijdrage levert tot de verbetering van de milieuprestaties van Europese organisaties; dat de bij deze verordening vastgestelde gemeenschappelijke voorschriften, procedures en essentiële eisen uitsluitend ten doel hebben om in de gehele Gemeenschap te komen tot een identieke toepassing van EMAS, terwijl de maatregelen die op adequate wijze op nationaal niveau kunnen worden genomen aan de lidstaten worden overgelaten;

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- (12) Overwegende dat daarom, ter wille van de algemene geloofwaardigheid van EMAS, de deskundigheid van de milieuverificateurs gegarandeerd moet worden door te zorgen voor een onafhankelijk en neutraal erkenningssysteem, en een passend toezicht op hun werkzaamheden;
- (13) Overwegende dat organisaties aangemoedigd moeten worden om periodieke milieuverklaringen op te stellen en openbaar te maken, zodat het publiek en andere belanghebbenden informatie kunnen krijgen over de milieuprestaties van die organisaties;
- (14) Overwegende dat de Commissie volgens een communautaire procedure de bijlagen van deze verordening dient aan te passen, dat zij Europese en internationale normen moet erkennen voor milieukwesties die in het kader van EMAS relevant zijn, en dat zij in samenwerking met belanghebbenden richtsnoeren moet opstellen om te zorgen dat de EMAS-voorschriften in alle lidstaten consequent worden uitgevoerd;
- (18) Overwegende dat deze verordening herzien moet worden in het licht van de ervaringen die gedurende een bepaalde periode worden opgedaan met de toepassing ervan,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Het milieubeheer- en milieuauditsysteem en de doelstellingen ervan

1. Er wordt een communautair systeem, hierna EMAS te noemen, ingevoerd voor de beoordeling en verbetering van de milieuprestaties van organisaties en voor de verstrekking van de nodige inlichtingen daarover aan het publiek en andere belanghebbenden, aan welk systeem organisaties op vrijwillige basis kunnen deelnemen.
2. Het doel van EMAS is het bevorderen van continue verbeteringen in de milieuprestaties van organisaties door:
- a) vaststelling en toepassing van milieubeheersystemen door organisaties,
 - b) stelselmatige, objectieve en periodieke beoordeling van dergelijke systemen,

GEWIJZIGD VOORSTEL

- (12) Overwegende dat daarom, ter wille van de algemene geloofwaardigheid van EMAS, de deskundigheid van de milieuverificateurs gegarandeerd en voortdurend verbeterd moet worden door te zorgen voor een onafhankelijk en neutraal erkenningssysteem, bijscholing en een passend toezicht op hun werkzaamheden; dat er dienovereenkomstig een nauwe samenwerking met de nationale erkenningsinstanties moet worden opgezet;

Ongewijzigd

- (15) Overwegende dat de lidstaten stimuleringsmaatregelen moeten nemen om organisaties aan te moedigen aan EMAS deel te nemen;
- (16) Overwegende dat de Commissie de kandidaat-landen voor het EU-lidmaatschap moet steunen om zich de voor de toepassing van EMAS noodzakelijke structuur te verschaffen;
- (17) Overwegende dat de Europese instellingen zullen streven naar toepassing van de in deze verordening neergelegde beginselen;

Ongewijzigd

1. Er wordt een communautair systeem, hierna EMAS te noemen, ingevoerd voor de beoordeling en verbetering van de milieuprestaties van organisaties en voor de verstrekking van de nodige inlichtingen daarover aan het publiek en andere belanghebbende partijen, aan welk systeem organisaties op vrijwillige basis kunnen deelnemen.

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- c) verstrekking van informatie over de milieuprestaties aan het publiek en andere belanghebbenden,
- d) het zorgen voor betrokkenheid van werknemers.

3. EMAS is niet van invloed op het communautaire recht of het nationale recht of op niet onder het communautaire recht vallende technische normen betreffende milieucontrole of op de verplichtingen van organisaties uit hoofde van dat recht en die normen.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) *milieubeleid*: de algemene doeleinden en beginselen voor het handelen van de organisatie op milieugebied, met inbegrip van de naleving van alle relevante wettelijke milieuvorschriften;
- b) *milieuanalyse*: een voorafgaand alomvattend onderzoek naar de milieuproblemen, de milieueffecten en de met milieubewust handelen behaalde resultaten, die verband houden met de activiteiten van een organisatie;
- c) *milieuaspect*: een element van de activiteiten, producten of diensten van een organisatie dat van invloed kan zijn op het milieu.
- N.B. Een belangrijk milieuaspect is een milieuaspect dat een belangrijk milieueffect heeft of kan hebben.
- d) *milieueffect*: iedere invloed op het milieu, hetzij ongunstig hetzij gunstig, die volledig of gedeeltelijk het gevolg is van de activiteiten, producten of diensten van een organisatie;
- e) *milieuprogramma*: een beschrijving van de specifieke doelstellingen en activiteiten van een organisatie met het oog op een betere bescherming van het milieu, met inbegrip van een beschrijving van de maatregelen die zijn genomen of worden overwogen om die doelstellingen te verwezenlijken en, in voorkomend geval, de streefdata die voor de uitvoering van die maatregelen zijn vastgesteld;
- f) *milieudoelstelling*: een algemene, uit het milieubeleid voortvloeiende doelstelling die een organisatie voor zichzelf vaststelt en die waar mogelijk wordt gekwantificeerd;
- g) *milieutaakstelling*: een gedetailleerde en waar mogelijk gekwantificeerde prestatie-eis die geldt voor de hele organisatie of delen daarvan, die voortvloeit uit de milieudoelstellingen en die moet worden vastgesteld en gehaald om die doelstellingen te verwezenlijken;

GEWIJZIGD VOORSTEL

- c) verstrekking van informatie over de milieuprestaties aan het publiek en andere belanghebbende partijen,

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- h) *milieubeheersysteem*: dat gedeelte van het algemene beheersysteem dat de organisatiestructuur, de verantwoordelijkheden, praktijken, procedures, processen en middelen omvat die nodig zijn voor het vaststellen en uitvoeren van het milieubeleid;
- i) *milieuaudit* een beheersinstrument dat een systematische, gedocumenteerde, periodieke en objectieve evaluatie omvat van de wijze van functioneren van de organisatie, van het beheersysteem en van de processen die op milieubescherming gericht zijn, ten einde:
- i) de beheerscontrole op activiteiten die van invloed kunnen zijn op het milieu te vergemakkelijken;
- ii) erop toe te zien dat het milieubeleid van de organisatie wordt nageleefd;
- j) *auditcyclus*: de termijn waarbinnen alle activiteiten op een bepaalde locatie aan een audit worden onderworpen;
- k) *milieuverklaring*: de informatie zoals gespecificeerd in bijlage III onder 3.21, onder a) tm. g);

De te registreren eenheid wordt met de verificateur overeengekomen, rekening houdend met de richtsnoeren van de Commissie die volgens de procedures van artikel 14 zijn opgesteld, maar mag de grenzen van een lidstaat niet overschrijden. Indien de organisatie een locatie vormt, is die locatie de te registreren eenheid;

- m) *locatie*: elk terrein op een specifieke geografische locatie onder de beheerscontrole van een organisatie, met inbegrip van activiteiten, producten en diensten. Daaronder vallen alle infrastructuur, uitrusting en materialen;
- n) *auditor*: een persoon of een team van personen, al dan niet tot het personeel van de organisatie behorend, handelend in opdracht van het hoogste niveau van de organisatie, die individueel, c.q. dat gezamenlijk beschikt over de in bijlage II, punt 2.4, genoemde capaciteiten en een voldoende mate van onafhankelijkheid ten opzichte van de door te lichten activiteiten bezit om een objectief oordeel te kunnen vellen;

GEWIJZIGD VOORSTEL

- l) *belanghebbende partij*: iedere persoon of groep, met inbegrip van overheidsinstanties, die betrokken is bij of de gevolgen ondervindt van de milieuprestaties van een organisatie.
- m) *organisatie*: een publiek(e) of particulier(e) bedrijf, maatschappij, firma, onderneming, instantie of instelling, dan wel een deel of een combinatie daarvan, al dan niet met rechtspersoonlijkheid, met eigen taken en een eigen administratie.

Ongewijzigd

- n) *locatie*: elk terrein op een specifieke geografische locatie onder de beheerscontrole van een organisatie, met inbegrip van activiteiten, producten en diensten. Daaronder vallen alle infrastructuur, uitrusting en materialen;
- o) *auditor*: een persoon of een team van personen, al dan niet tot het personeel van de organisatie behorend, handelend in opdracht van het hoogste niveau van de organisatie, die individueel, c.q. dat gezamenlijk beschikt over de in bijlage II, punt 2.4, genoemde capaciteiten en een voldoende mate van onafhankelijkheid ten opzichte van de door te lichten activiteiten bezit om een objectief oordeel te kunnen vellen;

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- o) *erkend milieuverificateur*: elke persoon of organisatie die niet betrokken is bij de te controleren organisatie en die een erkenning heeft verkregen overeenkomstig de in artikel 4 bedoelde voorwaarden en procedures;
- p) *erkenningssysteem*: een systeem voor erkenning van en toezicht op milieuverificateurs, dat wordt toegepast door een daartoe door een lidstaat aangewezen of opgerichte onpartijdige instelling of organisatie en dat over voldoende middelen, technische kennis en de nodige procedures beschikt om de in deze verordening voor dit systeem vastgestelde taken te verrichten;
- q) *bevoegde instanties*: de lichamen die door de lidstaten overeenkomstig artikel 5 zijn aangewezen voor de vervulling van de bij deze verordening omschreven taken.

Artikel 3

Deelname aan EMAS

EMAS staat open voor iedere organisatie die zich wil inzetten om haar algehele milieuprestaties te verbeteren.

1. EMAS-registratie

Om voor EMAS-registratie in aanmerking te komen, moet een organisatie:

- a) een milieuanalyse van haar activiteiten, producten en diensten uitvoeren overeenkomstig bijlage VII van deze verordening, waarin wordt ingegaan op de in bijlage VI genoemde punten en, in het licht van de resultaten van die analyse;
- b) een milieubeheersysteem invoeren dat alle in bijlage I-A van deze verordening beschreven elementen omvat. Een organisatie dient tevens te zorgen voor naleving van wet- en regelgeving, verbetering van de milieuprestaties en externe communicatie zoals omschreven in bijlage I-B.

Organisaties die een gecertificeerd, volgens de eisen van artikel 9 erkend milieubeheersysteem hebben, behoeven geen formele milieuanalyse uit te voeren om over te kunnen gaan tot invoering van EMAS, indien het gecertificeerde milieubeheersysteem de noodzakelijke informatie biedt voor de identificatie en evaluatie van de milieuaspecten van bijlage VI.

- c) een milieuaudit uitvoeren of laten uitvoeren overeenkomstig de voorschriften van bijlage II van deze verordening. De audits moeten speciaal gericht zijn op het beoordelen van de milieuprestaties van de organisatie.
- d) een milieuverklaring opstellen overeenkomstig bijlage III, punt 3.2. In deze verklaring dient speciale aandacht te worden besteed aan de prestaties van de organisatie ten opzichte van haar milieudoelstellingen en -taakstellingen.

GEWIJZIGD VOORSTEL

- p) *erkend milieuverificateur*: elke persoon of organisatie die niet betrokken is bij de te controleren organisatie en die een erkenning heeft verkregen overeenkomstig de in artikel 4 bedoelde voorwaarden en procedures;
- q) *erkenningssysteem*: een systeem voor erkenning van en toezicht op milieuverificateurs, dat wordt toegepast door een daartoe door een lidstaat aangewezen of opgerichte onpartijdige instelling of organisatie en dat over voldoende middelen, technische kennis en de nodige procedures beschikt om de in deze verordening voor dit systeem vastgestelde taken te verrichten;
- r) *bevoegde instanties*: de lichamen op nationaal, regionaal of lokaal niveau die door de lidstaten overeenkomstig artikel 5 zijn aangewezen voor de vervulling van de bij deze verordening omschreven taken.

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- e) de milieuanalyse, indien van toepassing, het milieu-beheersysteem, de auditprocedure en de milieuverklaring of gedeelten daaruit die ten behoeve van specifieke belanghebbenden zijn opgesteld in opdracht van de organisatie, laten onderzoeken om na te gaan of zij aan de relevante voorschriften van deze verordening beantwoorden, en de milieuverklaringen laten valideren, om te waarborgen dat aan de voorschriften van bijlage III, punt 3.2. is voldaan.
- f) de gevalideerde milieuverklaring indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat waar de organisatie zich bevindt, en die verklaring na registratie openbaar maken.

2. Continuering van de EMAS-registratie

Om de EMAS-registratie te continueren moet een organisatie:

- a) het milieubeheersysteem en het auditprogramma laten verifiëren overeenkomstig de voorschriften van bijlage V onder 5.6,
- b) de jaarlijks bijgewerkte en gevalideerde versies van haar milieuverklaring bij de bevoegde instantie indienen en openbaar maken.

*Artikel 4***Erkenning van en toezicht op milieuverificateurs**

1. Iedere lidstaat voert een systeem in voor de erkenning van onafhankelijke milieuverificateurs en voor de controle op hun werkzaamheden. Daartoe kunnen de lidstaten een beroep doen op de bestaande erkenningsinstellingen of de in artikel 5 bedoelde bevoegde instanties dan wel andere instanties met een passende status aanwijzen of oprichten.

De lidstaten zien erop toe dat deze systemen zodanig worden samengesteld dat hun onafhankelijkheid en neutraliteit bij de uitvoering van hun taken gewaarborgd zijn.

2. De lidstaten zien erop toe dat deze systemen binnen 3 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening volledig operationeel zijn.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de belanghebbende partijen naar behoren worden geraadpleegd bij het invoeren en leiden van de erkenningsystemen.

4. De erkenning van milieuverificateurs en het toezicht op hun werkzaamheden geschieden overeenkomstig de voorschriften van bijlage V.

5. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de krachtens dit artikel genomen maatregelen, alsmede van relevante veranderingen in de structuur en de procedures van de erkenningsystemen.

GEWIJZIGD VOORSTEL

- e) de milieuanalyse, indien van toepassing, het milieu-beheersysteem, de auditprocedure en de milieuverklaring of gedeelten daaruit die ten behoeve van specifieke belanghebbende partijen zijn opgesteld in opdracht van de organisatie, laten onderzoeken om na te gaan of zij aan de relevante voorschriften van deze verordening beantwoorden, en de milieuverklaringen laten valideren, om te waarborgen dat aan de voorschriften van bijlage III, punt 3.2. is voldaan.

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

6. De Commissie zorgt er volgens de procedure van artikel 14 voor dat de samenwerking tussen de lidstaten wordt bevorderd, met name om:

- te voorkomen dat de criteria, voorwaarden en procedures die zij toepassen voor de erkenning van milieuverificateurs, niet op elkaar zijn afgestemd,
- te voorkomen dat de procedures en maatregelen die zij toepassen voor het toezicht op milieuverificateurs die zij hebben erkend, niet op elkaar zijn afgestemd,
- te voorkomen dat de procedures en maatregelen die zij toepassen voor het toezicht op milieuverificateurs die in andere lidstaten zijn erkend, niet op elkaar zijn afgestemd.

7. Milieuverificateurs die in een lidstaat zijn erkend, kunnen, overeenkomstig de voorschriften van bijlage V, in elke andere lidstaat verificatiewerkzaamheden verrichten.

8. Door de erkenningsinstanties wordt een forum gevormd waarin alle erkenningsinstanties zijn vertegenwoordigd, ten einde de Commissie te voorzien van de nodige elementen en middelen om haar verplichting ingevolge artikel 4, lid 6, na te komen. Dit forum komt ten minste twee maal per jaar en zo nodig vaker bijeen, en wordt bijgewoond door een vertegenwoordiger van de Commissie.

Het forum stelt richtsnoeren op voor kwesties op het gebied van de erkenning, de deskundigheid en de controle van verificateurs, door een gemeenschappelijke interpretatie van de voorschriften van bijlage V te ontwikkelen. Deze richtsnoeren worden onderworpen aan de procedures zoals vermeld in artikel 14 van deze verordening.

Met het oog op een geharmoniseerde ontwikkeling van het functioneren van de erkenningsinstanties en het verificatieproces in alle lidstaten, ontwikkelt het forum procedures voor een intercollegiaal toetsingsproces. Het doel van de intercollegiale toetsing is ervoor te zorgen dat de erkenningssystemen van de lidstaten voldoen aan de voorschriften van deze verordening. Aan de Commissie wordt verslag uitgebracht over deze intercollegiale toetsingsactiviteiten.

Artikel 5

Bevoegde instanties

1. Uiterlijk 3 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening wijst iedere lidstaat de bevoegde instantie aan die de in deze verordening beoogde taken, met name die welke in de artikelen 6 en 7 zijn omschreven, moet uitvoeren en stelt hij de Commissie daarvan in kennis.

GEWIJZIGD VOORSTEL

- te voorkomen dat de bepalingen van deze verordening en de criteria, voorwaarden en procedures die zij toepassen voor de erkenning van milieuverificateurs, niet op elkaar zijn afgestemd,
- te voorkomen dat de bepalingen van deze verordening en de procedures en maatregelen die zij toepassen voor het toezicht op milieuverificateurs die zij hebben erkend, niet op elkaar zijn afgestemd,
- te voorkomen dat de bepalingen van deze verordening en de procedures en maatregelen die zij toepassen voor het toezicht op milieuverificateurs die in andere lidstaten zijn erkend, niet op elkaar zijn afgestemd.

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

2. De lidstaten zien erop toe dat de bevoegde instanties zodanig zijn samengesteld dat hun onafhankelijkheid en neutraliteit is gewaarborgd en dat ze de bepalingen van deze verordening op coherente wijze toepassen.

3. De lidstaten ontwikkelen ten behoeve van de bevoegde instanties richtlijnen voor de opschorting en beëindiging van de registratie van organisaties. De bevoegde instanties dienen met name te beschikken over procedures voor

- het verwerken van commentaar van belanghebbende partijen met betrekking tot geregistreerde organisaties, en
- voor de weigering, beëindiging of opschorting van de registratie van organisaties.

4. De bevoegde instantie is verantwoordelijk voor de EMAS-registratie. Zij controleert daarom de inschrijving en handhaving van organisaties in het register. Voor de weigering, opschorting of beëindiging van de registratie van organisaties moeten de betrokken belanghebbenden worden geraadpleegd, zodat de bevoegde instantie van de nodige ondersteunende stukken kan worden voorzien om een beslissing te nemen.

5. De bevoegde instanties van alle lidstaten komen ten minste twee maal per jaar en zo nodig vaker bijeen, in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de Commissie. Het doel van deze bijeenkomsten is ervoor te zorgen dat de procedures met betrekking tot de registratie van organisaties in het EMAS-register consequent worden toegepast. Om te komen tot een gemeenschappelijke benadering van de registratie in de praktijk, stellen de bevoegde instanties een intercollegiale toetsing in. Een verslag van de intercollegiale toetsingsactiviteiten zal aan de Commissie worden verstrekt en openbaar worden gemaakt.

*Artikel 6***Registratie van organisaties**

1. De registratie van organisaties wordt door de bevoegde instanties uitgevoerd op basis van de volgende overwegingen:

a) Indien een bevoegde instantie

- een gevalideerde milieuverklaring heeft ontvangen en
- een ingevuld formulier (bijlage VIII) van de organisatie heeft ontvangen en
- de eventueel uit hoofde van artikel 16 verschuldigde registratievergoeding heeft ontvangen en
- op basis van de ontvangen stukken overtuigd is dat de organisatie aan alle voorschriften van deze verordening voldoet,

registreert zij de aanvragende organisatie en kent zij deze een registratienummer toe. De bevoegde instantie deelt de leiding van de organisatie mee dat deze in het register is opgenomen.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

- b) Indien een bevoegde instantie een toezichtrapport van de erkenningsinstantie ontvangt waaruit blijkt dat de werkzaamheden van de verificateur niet adequaat genoeg zijn uitgevoerd om te waarborgen dat de aanvragende organisatie aan de eisen van deze verordening voldoet, wordt registratie geweigerd totdat zekerheid is verkregen omtrent de naleving van de EMAS-voorschriften.
- c) Indien een organisatie verzuimt, binnen drie maanden na hiertoe te zijn verzocht, aan een bevoegde instantie
- de jaarlijkse bijgewerkte en gevalideerde versies van de milieuverklaring, of
 - een ingevuld formulier (bijlage VIII) van de organisatie, of
 - de eventueel verschuldigde registratievergoeding
- te doen toekomen, wordt de registratie van de organisatie opgeschort c.q. beëindigd, afhankelijk van de aard en omvang van het verzuim. De bevoegde instantie stelt de leiding van de organisatie in kennis van de redenen voor de getroffen maatregelen.
- d) Indien een bevoegde instantie op enig moment, op basis van de ontvangen stukken, tot de conclusie komt dat de organisatie niet langer aan één of meerdere voorwaarden van deze verordening voldoet, zal de registratie van de organisatie worden opgeschort c.q. beëindigd, afhankelijk van de aard en de omvang van het verzuim. De bevoegde instantie stelt de leiding van de organisatie in kennis van de redenen voor de getroffen maatregelen.
- e) Indien een bevoegde instantie er door de bevoegde controleinstantie van in kennis wordt gesteld dat de relevante wettelijke milieuvoorschriften door de organisatie worden overtreden, dient zij de registratie van die organisatie te weigeren c.q. op te schorten.
- De bevoegde instantie stelt de leiding van de organisatie in kennis van de redenen voor de getroffen maatregelen en van het overleg met de bevoegde controleinstantie.
- f) De weigering of opschorting wordt ingetrokken als de bevoegde instantie er door de bevoegde controleinstantie genoegzaam van is verzekerd dat de overtreding is rechtgezet en dat er bevredigende maatregelen zijn getroffen om herhaling te voorkomen.
2. De bevoegde instantie werkt de lijst van organisaties die in het EMAS-register zijn opgenomen maandelijks bij.

*Artikel 7***Lijst van geregistreerde organisaties en erkende milieuverificateurs**

1. De erkenningssystemen zorgen voor de opstelling, herziening en bijwerking van een lijst van de in de respectieve lidstaten erkende milieuverificateurs, en stellen de Commissie rechtstreeks of via de nationale instanties, naar gelang van de beslissing van de betrokken lidstaat, maandelijks in kennis van wijzigingen in deze lijst.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

2. De bevoegde instanties zorgen voor het opstellen en bijhouden van een lijst van geregistreerde organisaties per lidstaat. De bevoegde instanties stellen de Commissie rechtstreeks of via de nationale instanties, naar gelang van de beslissing van de betrokken lidstaat, maandelijks in kennis van wijzigingen in deze lijst.

3. Het register van erkende milieuverificateurs en geregistreerde organisaties wordt door de Commissie bijgehouden en openbaar gemaakt.

*Artikel 8***Logo**

1. Organisaties die aan EMAS deelnemen, mogen gebruiken van het logo zoals weergegeven in bijlage IV. Bijlage IV wordt door de Commissie aangevuld overeenkomstig de procedure van artikel 14. Het logo mag alleen worden gebruikt door organisaties met een geldige EMAS-registratie.

Het logo mag niet worden gebruikt in enige andere vorm dan zoals weergegeven in bijlage IV.

2. Het EMAS-logo mag door organisaties alleen in de volgende gevallen worden gebruikt:

- op gevalideerde milieuverklaringen
- in het briefhoofd in correspondentie van geregistreerde organisaties
- in publicitaire informatie over de deelname van een organisatie aan EMAS.

3. Het logo mag door organisaties ook worden gebruikt voor milieu-informatie met betrekking tot hun activiteiten, producten en diensten,

— mits deze informatie ook in de milieuverklaring staat en door de verificateur is gevalideerd als zijnde:

- a) nauwkeurig en niet misleidend
- b) onderbouwd en controleerbaar
- c) relevant en in de juiste context of in het juiste verband gebruikt
- d) specifiek en duidelijk voor wat betreft het aspect waar het om gaat
- e) niet voor verkeerde uitleg vatbaar
- f) belangrijk in relatie tot het totale milieueffect

3. Het logo mag door organisaties ook worden gebruikt voor milieu-informatie, bijvoorbeeld in informatiebladen met betrekking tot hun activiteiten, producten en diensten,

— mits deze informatie referenties en ook in de milieuverklaring staat en door de verificateur is gevalideerd als zijnde:

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

— en mits de woorden „gevalideerde informatie” worden toegevoegd aan het logo zoals weergegeven in bijlage IV.

4. In de volgende gevallen mag het logo niet worden gebruikt:

- op producten of hun verpakking,
- in het kader van vergelijkende beweringen over producten, activiteiten en diensten,
- in advertenties voor producten, activiteiten en diensten.

*Artikel 9***Verband met Europese en internationale normen**

1. Organisaties die Europese of internationale normen toepassen voor milieuaangelegenheden die in het kader van EMAS relevant zijn, en die gecertificeerd zijn overeenkomstig passende certificeringsprocedures waaruit gebleken is dat zij aan die normen voldoen, worden beschouwd als organisaties die aan de overeenkomstige eisen van deze verordening voldoen, op voorwaarde dat:

- a) de normen door de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 14 worden erkend,
- b) de erkenning die aan de certificerende instantie is verleend, door de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 14 wordt erkend.

De referenties van de geaccepteerde normen (met inbegrip van de relevante onderdelen van EMAS waarop zij van toepassing zijn) en de geaccepteerde erkenning worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

2. Om voor EMAS-registratie in aanmerking te komen, hoeven de betrokken organisaties tegenover de verificateur alleen aan te tonen dat zij voldoen aan de voorschriften die niet door de erkende normen worden gedekt.

*Artikel 10***Bevordering van de deelname van organisaties, in het bijzonder het midden- en kleinbedrijf**

1. De lidstaten bevorderen de deelname van organisaties aan EMAS en onderzoeken in het bijzonder of de deelname uit het midden- en kleinbedrijf (MKB) moeten worden bevorderd, door

- de toegang tot informatie, steunfondsen en openbare structuren te vergemakkelijken,
- regelingen voor technische bijstand op te zetten of te bevorderen, met name in samenhang met initiatieven van bepaalde branchegebonden of plaatselijke contactpunten (bijv. lokale overheden, kamers van koophandel, brancheorganisaties),

GEWIJZIGD VOORSTEL

- regelingen voor technische bijstand op te zetten of te bevorderen, met name in samenhang met initiatieven van bepaalde branchegebonden of plaatselijke contactpunten (bijv. lokale overheden, kamers van koophandel, brancheorganisaties of vakorganisaties),

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

Teneinde de deelname van het midden- en kleinbedrijf aan EMAS in bepaalde geografische gebieden te bevorderen, kunnen plaatselijke instanties, in samenwerking met bedrijfsorganisaties, kamers van koophandel en belanghebbende partijen, bijstand verlenen bij de identificatie van significante milieueffecten die met dat gebied verband houden. De bedrijven uit het MKB kunnen op basis daarvan hun milieuprogramma opstellen en de milieudoelstellingen en milieutaakstellingen van hun EMAS-beheersysteem vaststellen.

2. De lidstaten gaan na op welke wijze de EMAS-registratie in het kader van deze verordening kan worden gebruikt bij de toepassing en de controle op de naleving van de milieuwetgeving, zodat kan worden voorkomen dat organisaties en voor het toezicht op de naleving verantwoordelijke instanties dubbel werk verrichten.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de krachtens dit artikel genomen maatregelen.

4. De Commissie bevordert de samenhang tussen de wettelijke instrumenten die op communautair niveau op het gebied van milieubescherming zijn ontwikkeld.

*Artikel 11***Informatie**

1. Iedere lidstaat ziet erop toe dat:

- organisaties worden ingelicht over de inhoud van deze verordening,
- het publiek wordt ingelicht over de doelstellingen en de voornaamste onderdelen van EMAS.

De lidstaten maken in het bijzonder gebruik van vakpublicaties, lokale kranten, promotiecampagnes of andere functionele middelen om een algemeen bewustwordingsniveau ten aanzien van EMAS tot stand te brengen.

2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de krachtens dit artikel genomen maatregelen.

3. De Commissie is verantwoordelijk voor het bevorderen van EMAS op communautair niveau.

*Artikel 12***Inbreuken**

De lidstaten nemen passende juridische of administratieve maatregelen in geval van niet-naleving van de bepalingen van deze verordening en stellen de Commissie van deze maatregelen in kennis.

— te zorgen voor een grotere deelneming dankzij redelijke registratiekosten,

— ervoor te zorgen dat het systeem geen buitensporige belasting voor de organisaties, met name in het MKB, met zich meebrengt.

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

*Artikel 13***Bijlagen**

De bijlagen bij deze verordening worden door de Commissie, overeenkomstig de procedure van artikel 14, aangepast in het licht van de ervaring die is opgedaan bij de invoering van EMAS en op basis van de vastgestelde behoefte aan richtsnoeren met betrekking tot de EMAS-voorschriften.

*Artikel 14***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie. Het comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 205, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor het aannemen van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij de stemming in het comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de lidstaten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

3. a) De Commissie neemt maatregelen die onmiddellijk van toepassing worden.

b) Indien deze maatregelen evenwel niet in overeenstemming zijn met het advies van het comité, wordt hiervan door de Commissie onverwijld mededeling gedaan aan de Raad. In dat geval:

— kan de Commissie de toepassing van de maatregelen waartoe zij heeft besloten opschorten voor een periode van maximaal een maand vanaf de datum dat die mededeling is gedaan,

— kan de Raad, met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen, binnen de in de vorige alinea bedoelde termijn een afwijkende beslissing nemen.

*Artikel 15***Herziening**

Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening beziet de Commissie EMAS opnieuw in het licht van de opgedane ervaring en de internationale ontwikkelingen en stelt zij, in voorkomend geval, de Raad de nodige wijzigingen voor.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

*Artikel 16***Kosten en vergoedingen**

1. Overeenkomstig de door de lidstaten vastgestelde modaliteiten kan een vergoedingensysteem worden opgezet ter dekking van de administratieve kosten die verband houden met de registratieprocedures voor organisaties en de erkenning van en het toezicht op milieuverificateurs, alsmede de kosten van EMAS.
2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de krachtens dit artikel genomen maatregelen.

*Artikel 17***Intrekking van Verordening (EEG) nr. 1836/93 van de Raad**

1. Verordening (EEG) nr. 1836/93 wordt ingetrokken op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.
2. Erkenningssystemen en bevoegde instanties die op grond van Verordening (EEG) nr. 1836/93 zijn opgericht, blijven bestaan. De lidstaten wijzigen de procedures die door de erkenningssystemen en bevoegde instanties worden toegepast volgens de overeenkomstige bepalingen van deze verordening. De lidstaten zien erop toe dat deze systemen binnen 3 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening volledig operationeel zijn.
3. Milieuverificateurs die op grond van Verordening (EEG) nr. 1836/93 zijn erkend, mogen hun werkzaamheden blijven uitvoeren overeenkomstig de voorschriften van deze verordening.
4. Locaties die op grond van Verordening (EEG) nr. 1836/93 zijn geregistreerd, blijven opgenomen in het EMAS-register. De nieuwe voorschriften van deze verordening met betrekking tot organisaties worden bij de volgende verificatie gecontroleerd.

*Artikel 18***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Zij is van toepassing vanaf 3 maanden na deze bekendmaking

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

BIJLAGE I

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

A. VOORSCHRIFTEN INZAKE MILIEUBEHEERSYSTEMEN

Ongewijzigd

Het milieubeheersysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig afdeling 4 van de internationale norm voor milieubeheersystemen ISO 14001:1996.

Het milieubeheersysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig afdeling 4 van de internationale norm voor milieubeheersystemen EN ISO 14001:1996.

B. SPECIALE AANDACHTSPUNTEN VOOR ORGANISATIES DIE EMAS INVOEREN

Ongewijzigd

1. Naleving van wet- en regelgeving

Organisaties moeten kunnen aantonen dat zij

- weten welke wetgeving voor de organisatie relevant is en dat ze de implicaties ervan kennen,
- zorgen voor de naleving daarvan,
- over procedures beschikken aan de hand waarvan de organisatie blijvend aan deze vereisten kan voldoen.

2. Prestaties

Organisaties moeten kunnen aantonen dat het milieubeheersysteem en de auditprocedures betrekking hebben op de daadwerkelijke milieuprestaties van de organisatie ten aanzien van de in bijlage VI genoemde aspecten en dat prestatie-evaluatie als onderdeel van het beoordelingsproces wordt beschouwd. De organisatie moet zich tevens verplichten tot continue verbetering van haar milieuprestaties.

3. Externe communicatie

Organisaties moeten kunnen aantonen dat ze met belanghebbende partijen, inclusief lokale gemeenschappen en klanten, een open dialoog voeren over de milieueffecten van hun activiteiten, producten en diensten, om de door de belanghebbenden, geformuleerde punten van bezorgdheid te identificeren.

3. Externe communicatie

Organisaties moeten kunnen aantonen dat ze met belanghebbende partijen, inclusief lokale gemeenschappen en klanten, een open dialoog voeren over de milieueffecten van hun activiteiten, producten en diensten, om de door de belanghebbende partijen, geformuleerde punten van bezorgdheid te identificeren.

BIJLAGE II

VOORSCHRIFTEN INZAKE INTERNE MILIEUAUDITS

2.1. Algemene voorschriften

Interne audits moeten ervoor zorgen dat de activiteiten van een organisatie volgens de vastgestelde procedures worden uitgevoerd. Bij een audit kunnen ook problemen met die vastgestelde procedures of mogelijkheden om die procedures te verbeteren worden aangegeven. De reikwijdte van audits die binnen een organisatie worden uitgevoerd, kan variëren van een audit van een eenvoudige procedure tot een audit van complexe activiteiten. In de loop van een bepaalde periode moeten alle activiteiten in een organisatie aan een audit worden onderworpen. De periode die nodig is om een audit van alle activiteiten uit te voeren, wordt de auditcyclus genoemd. Voor kleine, niet-complexe organisaties kan het mogelijk zijn om alle activiteiten in één keer door te lichten. Voor deze organisaties wordt de auditcyclus gevormd door de periode tussen deze audits.

Interne audits moeten worden verricht door personen die voldoende onafhankelijk staan tegenover de door te lichten activiteit om een onpartijdig oordeel te kunnen geven. Daarbij kan het gaan om werknemers van de organisatie of om externe partijen (werknemers van andere organisaties, werknemers van andere onderdelen van dezelfde organisatie of adviseurs).

2.2. Doelstellingen

In het milieuauditprogramma van de organisatie zijn de doelstellingen van elke audit of auditcyclus, met inbegrip van de auditfrequentie voor elke activiteit, schriftelijk vastgelegd.

Deze doelstellingen omvatten in het bijzonder de beoordeling van de aanwezige milieubeheersystemen en het verifiëren van de overeenstemming met het milieubeleid en het milieuprogramma van de organisatie, inclusief de naleving van de relevante wettelijke milieuvoorschriften.

2.3. Reikwijdte

De totale reikwijdte van de afzonderlijke audits, of in voorkomend geval van elke fase van de auditcyclus, moet duidelijk worden omschreven, waarbij expliciet moeten worden vermeld:

1. de bestreken gebieden,
2. de door te lichten activiteiten,
3. de in aanmerking te nemen milieunormen,
4. het door de audit bestreken tijdvak.

De milieuaudit omvat een evaluatie van de feitelijke gegevens die nodig zijn om de prestaties te beoordelen.

2.4. Organisatie en middelen

Milieuaudits moeten worden verricht door personen of groepen personen met voldoende kennis van de door te lichten sectoren en gebieden, inclusief kennis van en ervaring met de betrokken milieu- en beheersaspecten en technische en regelgevingsaspecten, en met de nodige opleiding en deskundigheid op auditgebied om de aangegeven doelstellingen te bereiken. De voor de audit uitgetrokken tijd en middelen dienen in verhouding te staan tot de reikwijdte en de doelstellingen ervan.

De leiding van de organisatie dient de auditwerkzaamheden te ondersteunen.

De auditors moeten voldoende onafhankelijk staan tegenover de doorgelichte activiteiten om een objectief en onpartijdig oordeel te kunnen geven.

2.5. Planning en voorbereiding van een audit

De planning en voorbereiding van elke audit hebben met name tot doel ervoor te zorgen dat:

- de nodige middelen beschikbaar worden gesteld,
- alle betrokkenen bij het auditproces (waaronder de auditors zelf, de leiding van de organisatie en het personeel) hun rol en verantwoordelijkheden begrijpen.

De voorbereiding omvat mede het vertrouwd raken met de activiteiten en het milieubeheersysteem van de organisatie en het bestuderen van de resultaten en conclusies van eerder uitgevoerde audits.

2.6. Auditwerkzaamheden

Tot de auditwerkzaamheden behoren gesprekken met het personeel, onderzoek van de exploitatieomstandigheden en het materieel, het onderzoeken van registraties, schriftelijk vastgelegde procedures en andere relevante stukken, met als doel de milieuprestaties van de betrokken activiteit te beoordelen en na te gaan of deze aan de toepasselijke normen, regelgeving of doel- en taakstellingen beantwoordt, en of het aanwezige milieubeheersysteem doeltreffend en geschikt is. Om de doeltreffendheid van het systeem te beoordelen kan steekproefsgewijs worden getoetst of aan deze criteria is voldaan.

De auditprocedure omvat met name de volgende stappen:

- a) het verwerven van inzicht in de milieubeheersystemen,
- b) het evalueren van de sterke en zwakke punten van de milieubeheersystemen,
- c) het verzamelen van belangrijke gegevens,
- d) het evalueren van de resultaten van de audit,
- e) het formuleren van de conclusies van de audit,
- f) het uitbrengen van verslag over de resultaten en conclusies van de audit.

2.7. Verslaglegging over de resultaten en conclusies van de audit

1. Om de resultaten en conclusies van de audit volledig en formeel vast te leggen, stellen de auditors aan het einde van elke audit of auditcyclus een schriftelijk auditverslag op met een passende vorm en inhoud.

De resultaten en conclusies van de audit moeten officieel aan de leiding van de organisatie worden meegedeeld.

2. De hoofddoelstellingen van een schriftelijk auditverslag zijn:

- a) de reikwijdte van de audit vast te leggen,
- b) de leiding van de organisatie informatie te verstrekken over de mate waarin de organisatie het milieubeleid in acht neemt en milieuvooruitgang boekt,
- c) de leiding van de organisatie informatie te verstrekken over de doeltreffendheid en de betrouwbaarheid van de regelingen voor het controleren van de milieueffecten die door de organisatie worden veroorzaakt,
- d) in voorkomend geval de behoefte aan bijsturingsmaatregelen aan te tonen.

2.8. Follow-up van de audit

Het auditproces leidt uiteindelijk tot de opstelling en uitvoering van een passend bijsturingsplan.

Er dienen deugdelijke regelingen te zijn om te waarborgen dat aan de uitkomsten van de audit het nodige gevolg wordt gegeven.

2.9. Frequentie van de audits

De frequentie waarmee activiteiten aan een audit worden onderworpen, varieert naar gelang:

- a) de aard, omvang en complexiteit van de activiteiten,
- b) de ernst van de daarmee samenhangende milieueffecten,
- c) de omvang en urgentie van de problemen die bij eerdere audits zijn geconstateerd,
- d) de voorgeschiedenis van de milieuproblemen.

Meer complexe activiteiten met een grotere kans op milieuschade moeten vaker worden doorgelicht. Organisaties moeten hun eigen auditprogramma en auditfrequentie vaststellen op basis van de richtsnoeren van de Commissie.

BIJLAGE III

MILIEUVERKLARING

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

3.1. Inleiding

Doel van de milieuverklaring is informatie te verstrekken over de milieueffecten en milieuprestaties van de organisatie. Tevens is de milieuverklaring een instrument waardoor kan worden ingespeeld op de wensen van belanghebbenden, die in het kader van bijlage I.B.3 zijn geïnventariseerd en door de organisatie belangrijk worden geacht (bijlage VI.4.d). Hoewel de organisatie niet verplicht is om de in punt 3.2. gespecificeerde gegevens in een enkel verslag bekend te maken, is het van belang dat deze gegevens op overzichtelijke en samenhangende wijze in gedrukte vorm worden gepresenteerd ten behoeve van personen die deze gegevens niet op een andere manier kunnen verkrijgen.

3.2. Milieuverklaring

Ten behoeve van de EMAS-registratie moet een organisatie een document met milieu-informatie opstellen, de zogenoemde milieuverklaring, die door een milieuverificateur moet worden gevalideerd. De gevalideerde informatie moet bij de bevoegde instantie worden ingediend en vervolgens openbaar worden gemaakt.

Dit informatiedocument moet ten minste de volgende elementen omvatten:

- a) een duidelijke en ondubbelzinnige beschrijving van de betrokken organisatie met een overzicht van haar activiteiten, producten en diensten en, in voorkomend geval, haar relatie tot eventuele overkoepelende organisaties,
- b) het milieubeleid van de organisatie,
- c) een beschrijving van alle belangrijke milieueffecten van de organisatie en een toelichting op de aard van die effecten,
- d) een beschrijving van de milieudoelstellingen en -taakstellingen in verband met die belangrijke milieueffecten,
- e) een overzicht van de beschikbare gegevens over de prestaties van de organisatie ten opzichte van haar milieudoelstellingen en -taakstellingen met betrekking tot haar belangrijke milieueffecten,
- f) andere factoren met betrekking tot de milieuprestaties,
- g) de naam en het erkenningsnummer van de milieuverificateur en de datum van validering.

3.3. Het bijwerken van openbare informatie

De organisatie moet de in 3.2 bedoelde informatie jaarlijks bijwerken en eventuele wijzigingen jaarlijks door een milieuverificateur laten valideren. Na validering moet de organisatie de wijzigingen ook aan de bevoegde instantie doorgeven en openbaar maken.

3.1. Inleiding

Doel van de milieuverklaring is informatie te verstrekken over de milieueffecten en milieuprestaties van de organisatie. Tevens is de milieuverklaring een instrument waardoor kan worden ingespeeld op de wensen van belanghebbende partijen, die in het kader van bijlage I.B.3 zijn geïnventariseerd en door de organisatie belangrijk worden geacht (bijlage VI.4.d). Hoewel de organisatie niet verplicht is om de in punt 3.2 gespecificeerde gegevens in een enkel verslag bekend te maken, is het van belang dat deze gegevens op overzichtelijke en samenhangende wijze in gedrukte vorm worden gepresenteerd ten behoeve van personen die deze gegevens niet op een andere manier kunnen verkrijgen.

3.2. Milieuverklaring

Ten behoeve van de EMAS-registratie moet een organisatie een document met milieu-informatie opstellen, de zogenoemde milieuverklaring, die door een milieuverificateur moet worden gevalideerd. De gevalideerde informatie moet bij de bevoegde instantie worden ingediend en vervolgens openbaar worden gemaakt. De milieuverklaring dient als instrument voor de communicatie en de dialoog met belanghebbende partijen met betrekking tot de milieuprestaties. De organisatie houdt bij ontwerp en redactie van de milieuverklaring rekening met de behoefte aan informatie van het publiek en andere belanghebbende partijen.

Ongewijzigd

Omwille van de duidelijkheid en de uniformiteit van de milieuverklaringen, stelt de Commissie richtsnoeren voor de vorm en de minimuminhoud vast.

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

3.4. Publicatie van informatie

Het is mogelijk dat een organisatie die informatie die op basis van haar milieubeheersysteem is gegenereerd, wil gebruiken om zich tot specifieke doelgroepen, te richten en dat zij daarvoor alleen bepaalde informatie uit de milieuverklaring wil gebruiken. Milieu-informatie die door een organisatie wordt gepubliceerd mag het EMAS-logo dragen op voorwaarde dat deze informatie door een milieuverificateur is gevalideerd als zijnde:

- a) nauwkeurig en niet misleidend
- b) onderbouwd en controleerbaar
- c) relevant en in de juiste context of in het juiste verband gebruikt
- d) representatief voor de algehele milieuprestatie van de organisatie
- e) niet voor verkeerde uitleg vatbaar

en mits verwezen wordt naar de milieuverklaring waaruit de informatie afkomstig is.

3.5. Lokale verantwoordingsplicht

Het is mogelijk dat betrokken organisaties één algemene milieuverklaring willen opstellen die betrekking heeft op verschillende geografische vestigingsplaatsen. De bedoeling van EMAS is dat op lokaal niveau verantwoording wordt afgelegd, en organisaties moeten er dan ook voor zorgen dat indien locaties belangrijke milieueffecten hebben, deze in de algemene verklaring duidelijk geïdentificeerd en vermeld worden.

3.6. Openbaarheid

De informatie zoals bedoeld in 3.2 onder a) tm. g), die de milieuverklaring van een organisatie vormt, en de bijgewerkte informatie zoals omschreven in 3.3 moet openbaar zijn. Dat betekent niet dat een organisatie één enkel document moet opstellen en drukken en dit op verzoek moet verstrekken. Organisaties worden aangemoedigd om alle beschikbare methoden te gebruiken (elektronische publicatie, bibliotheken, enz.). Een organisatie moet tegenover de milieuverificateur kunnen aantonen dat personen met een legitieme belangstelling voor de milieuprestaties van de organisatie, eenvoudig en onbelemmerd toegang kunnen krijgen tot de informatie zoals bedoeld in 3.2 onder a) tm. g) en 3.3.

3.7. Verslaglegging over milieuprestaties

De ruwe gegevens die door een milieubeheersysteem worden gegenereerd, kunnen op diverse manieren worden gebruikt om inzicht te geven in de milieuprestaties van een organisatie. Indien een organisatie milieuprestatie-indicatoren gebruikt (b.v. energieverbruik per ton product) moet zij ervoor zorgen dat de gekozen prestatie-indicatoren:

- a) een correct beeld geven van de prestaties van de organisatie,
- b) begrijpelijk en ondubbelzinnig zijn,
- c) het mogelijk maken om de prestaties van de organisatie van jaar tot jaar te vergelijken,
- d) het mogelijk maken om de prestaties in voorkomend geval aan sectoriële, nationale c.q. regionale criteria te toetsen,
- e) het mogelijk maken om de prestaties in voorkomend geval aan wettelijke voorschriften te toetsen.

3.4. Publicatie van informatie

Het is mogelijk dat een organisatie die informatie die op basis van haar milieubeheersysteem is gegenereerd, wil gebruiken om zich tot verschillende doelgroepen of belanghebbende partijen, te richten en dat zij daarvoor alleen bepaalde informatie uit de milieuverklaring wil gebruiken. Milieu-informatie die door een organisatie wordt gepubliceerd mag het EMAS-logo dragen op voorwaarde dat deze informatie door een milieuverificateur is gevalideerd als zijnde:

- a) nauwkeurig en niet misleidend
- b) onderbouwd en controleerbaar
- c) relevant en in de juiste context of in het juiste verband gebruikt
- d) representatief voor de algehele milieuprestatie van de organisatie
- e) niet voor verkeerde uitleg vatbaar

en mits verwezen wordt naar de milieuverklaring waaruit de informatie afkomstig is.

Ongewijzigd**3.7. Verslaglegging over milieuprestaties**

De ruwe gegevens die door een milieubeheersysteem worden gegenereerd, kunnen op diverse manieren worden gebruikt om inzicht te geven in de milieuprestaties van een organisatie. Organisaties worden aangemoedigd indien mogelijk milieuprestatie-indicatoren te gebruiken (b.v. energieverbruik per ton product). In dat geval moet de organisatie ervoor zorgen dat de gekozen prestatie-indicatoren:

- a) een correct beeld geven van de prestaties van de organisatie
- b) begrijpelijk en ondubbelzinnig zijn,
- c) het mogelijk maken om de prestaties van de organisatie van jaar tot jaar te vergelijken,
- d) het mogelijk maken om de prestaties in voorkomend geval aan sectoriële, nationale c.q. regionale criteria te toetsen,
- e) het mogelijk maken om de prestaties in voorkomend geval aan wettelijke voorschriften te toetsen.

BIJLAGE IV

Logo**P.M.**

BIJLAGE V

ERKENNING VAN, TOEZICHT OP EN TAKEN VAN MILIEUVERIFICATEURS**5.1. Algemeen**

De erkenning van milieuverificateurs moet gebaseerd zijn op de onderstaande algemene uitgangspunten inzake deskundigheid. Erkenningsinstanties mogen naar keuze individuele personen en/of organisaties als milieuverificateur erkennen. De procedurele vereisten en gedetailleerde criteria voor de erkenning van milieuverificateurs worden overeenkomstig artikel 4 van deze verordening en op basis van deze uitgangspunten vastgesteld in het kader van de nationale erkenningsystemen. Dit wordt gewaarborgd via de in artikel 4 bedoelde intercollegiale toetsing.

5.2. Voorwaarden voor de erkenning van milieuverificateurs

5.2.1. Een verificateur (persoon of organisatie) dient ten minste aan de volgende deskundigheidseisen te voldoen:

- kennis en begrip van deze verordening, de toepasselijke normen en de richtsnoeren die de Commissie ingevolge de artikelen 4 en 14 heeft opgesteld voor de toepassing van deze verordening,
- kennis en begrip van de wet- en regelgeving en andere beleidsvoorschriften die relevant zijn voor de te verifiëren activiteit,
- kennis van en inzicht in milieuaangelegenheden,
- kennis van en inzicht in de technische aspecten van de te verifiëren activiteit, voorzover vanuit milieuoogpunt relevant,
- inzicht in de algemene werking van de te verifiëren activiteit, om de geschiktheid van het milieubeheersysteem te kunnen beoordelen,
- kennis en begrip van de eisen en methoden van milieuauditing,
- kennis van informatie-auditing (milieuverklaring),

Daarnaast moet de verificateur bij het uitvoeren van zijn werkzaamheden onafhankelijk, onpartijdig en objectief zijn.

5.2.2. Reikwijdte van de erkenning

De reikwijdte van de erkenning van milieuverificateurs wordt bepaald aan de hand van de statistische nomenclatuur van de economische activiteiten (NACE-codes) zoals vastgesteld bij Verordening (EEG) nr. 761/93 van de Raad (PB L 83 van 3.4.1993). De deskundigheid en de reikwijdte van de erkenning van de verificateur moeten in verhouding staan tot de omvang en de complexiteit van de te verifiëren organisatie.

5.2.3. Aanvullende voorwaarden voor de erkenning van individuele milieuverificateurs die zelfstandig verificaties uitvoeren

Voor individuele milieuverificateurs die zelfstandig verificaties uitvoeren, geldt, behalve dat ze aan de eisen van 5.2 moeten voldoen, tevens dat:

- ze over alle noodzakelijke bekwaamheden moeten beschikken om verificaties uit te voeren op de gebieden waarop hun erkenning betrekking heeft,
- de erkenning beperkt is qua reikwijdte, afhankelijk van hun persoonlijke bekwaamheden.

De erkenningsinstantie ziet toe op de inachtneming van deze voorschriften.

5.3. Toezicht op milieuverificateurs

5.3.1. Toezicht op erkende milieuverificateurs door de erkenningsinstantie die de erkenning heeft verleend

De erkende milieuverificateur moet de erkenningsinstantie onverwijld in kennis stellen van alle veranderingen die gevolgen kunnen hebben voor de erkenning of de reikwijdte daarvan.

Op gezette tijden, maar ten minste om de 12 maanden, moet worden nagegaan of de erkende milieuverificateur nog steeds aan de erkenningsvoorwaarden voldoet en moet de kwaliteit van de uitgevoerde verificaties worden gecontroleerd. De controle kan de vorm hebben van enquêtes, beoordelingen van door de verificateur gevalideerde milieuverklaringen, beoordelingen van verificatierapporten, waarnemingen in organisaties. Een en ander dient in verhouding te staan tot de activiteit die door de verificateur wordt uitgevoerd.

Een eventueel besluit van de erkenningsinstantie om de erkenning in te trekken of op te schorten dan wel de reikwijdte van de erkenning te beperken, kan pas worden genomen nadat de erkende milieuverificateur de gelegenheid heeft gehad om gehoord te worden.

5.3.2. Toezicht op erkende milieuverificateurs door de erkenningsinstantie van de lidstaat waar de verificatie plaatsvindt

Een verificateur die in een bepaalde lidstaat is erkend, moet, alvorens in een andere lidstaat verificatiewerkzaamheden uit te voeren, de erkenningsinstantie van die laatste lidstaat ten minste vier weken van tevoren in kennis stellen van:

- de bijzonderheden van zijn erkenning, en indien van toepassing de samenstelling van zijn team,
- tijd en plaats van de geplande verificatie: adres en gegevens van contactpersonen van de betrokken organisatie, eventueel getroffen maatregelen in verband met de kennis van de wetgeving en talenkennis.

Deze kennisgeving moet voor iedere verificatie opnieuw worden gedaan.

De erkenningsinstantie mag geen andere voorwaarden stellen die afbreuk kunnen doen aan het recht van de verificateur om zijn diensten aan te bieden in een andere lidstaat dan die waar de erkenning is verleend. Evenmin mag zij de kennisgevingsprocedure gebruiken om de komst van de verificateur uit te stellen. Als zich problemen voordoen met het toezicht op de verificateur op de aangemelde datum, dan moet dit op adequate wijze worden verantwoord.

Indien de toezichthoudende erkenningsinstantie niet tevreden is met de kwaliteit van het werk van de verificateur, dan wordt het toezichtrapport toegezonden aan de betrokken verificateur, de erkenningsinstantie die de erkenning heeft verleend, de bevoegde instantie in het land waar de te verifiëren organisatie is gevestigd en het forum van erkenningsinstanties.

5.4. De taak van verificateurs

5.4.1. Onverminderd de handhavingsbevoegdheid van de lidstaten ten aanzien van de wettelijke voorschriften, bestaat de taak van de verificateur in het uitoefenen van controle op:

- a) de naleving van alle voorschriften van deze verordening (milieuanalyse indien van toepassing, milieu-beheersysteem, milieuauditprogramma en milieuverklaring),
- b) de betrouwbaarheid van de gegevens en informatie in:
 - de milieuverklaring (bijlage III onder 3.2 en 3.3)
 - fragmenten uit de milieuverklaring (bijlage III onder 3.4)
 - milieu-informatie (artikel 8, lid 3).

Meer in het bijzonder onderzoekt de verificateur op gedegen en professionele wijze de technische betrouwbaarheid van de milieuanalyse of milieuaudit of andere door de organisatie gevolgde procedures, zonder die procedures onnodig te dupliceren.

5.4.2. Bij de eerste verificatie moet de milieuverificateur met name controleren of de organisatie ten minste beschikt over:

- een volledig operationeel milieubeheersysteem overeenkomstig bijlage I,
- een volledig uitgewerkt en reeds gestart auditprogramma (ten minste één audit uitgevoerd met betrekking tot de activiteit met het grootste milieurisico) overeenkomstig bijlage II,
- een voltooide milieubeheerbeoordeling door de leiding van de organisatie,
- een milieuverklaring overeenkomstig bijlage III, 3.2.

5.4.3. Naleving van wet- en regelgeving

De verificateur moet nagaan of een organisatie beschikt over procedures voor die aspecten van haar werkzaamheden die aan communautaire of nationale regelgeving zijn onderworpen, en of die procedures geschikt zijn om voor de naleving daarvan te zorgen. De controles van de audit moeten met name duidelijk maken of met de bestaande procedures de naleving van wet- en regelgeving wordt gewaarborgd.

De verificateur valideert de milieuverklaring niet indien hij tijdens het verificatieproces, bijvoorbeeld bij steekproefsgewijze controles, constateert dat de organisatie duidelijk niet aan de wetgeving voldoet.

5.4.4. Omschrijving van de organisatie

Bij het verifiëren van het milieubeheersysteem en de validering van de milieuverklaring moet de verificateur ervoor zorgen dat alle onderdelen van de organisatie ondubbelzinnig zijn gedefinieerd en met de werkelijke indeling van de activiteiten overeenkomen. De inhoud van de verklaring moet duidelijk betrekking hebben op de verschillende onderdelen van de organisatie waarop EMAS van toepassing is.

5.5. Voorwaarden voor de uitvoering van verificatiewerkzaamheden

5.5.1. De verificateur werkt op basis van een schriftelijke overeenkomst met de organisatie, waarin de reikwijdte van de werkzaamheden wordt omschreven en waarbij de verificateur in staat wordt gesteld om op onafhankelijke en professionele wijze te werk te gaan, en de organisatie zich ertoe verplicht de nodige medewerking te verlenen.

5.5.2. De verificatie omvat documentenonderzoek, een bezoek aan de organisatie, waarbij met name gesprekken met het personeel worden gevoerd, de opstelling van een rapport ten behoeve van de leiding van de organisatie, en het aangeven van maatregelen waarmee de organisatie de in het rapport aan de orde gestelde problemen kan oplossen.

5.5.3. De voorafgaand aan het bezoek te onderzoeken documenten omvatten essentiële informatie over de organisatie en de activiteiten die daar plaatsvinden, het milieubeleid en het milieuprogramma, een beschrijving van het in de organisatie toegepaste milieubeheersysteem, bijzonderheden omtrent de milieuanalyse of de vorige milieuaudit, het rapport over die analyse of audit en over eventueel naderhand genomen bijstuuringsmaatregelen, alsmede de concept-milieuverklaring.

5.5.4. De verificateur stelt een rapport op ten behoeve van de leiding van de organisatie. In dit rapport komen aan de orde:

- a) alle kwesties die relevant zijn voor het werk van de verificateur,
- b) het startpunt voor de invoering van een milieubeheersysteem bij de organisatie,
- c) in het algemeen de gevallen van niet-overeenstemming met deze verordening, en meer in het bijzonder:
 - de technische tekortkomingen in de milieuanalyse, de auditmethode, het milieubeheersysteem of in enig ander relevant proces,
 - de punten waarop het rapport niet met de concept-milieuverklaring overeenstemt, alsmede de specificering van de wijzigingen of toevoegingen die in de milieuverklaring zouden moeten worden aangebracht,
- d) een vergelijking met de eerdere verklaringen en de prestatiebeoordeling van de organisatie.

5.6. Frequentie van de verificaties

Bijgewerkte informatie in de milieuverklaring moet met tussenpozen van maximaal 12 maanden door de verificateur worden gevalideerd. Daarnaast moet hij in overleg met de organisatie een programma opzetten om ervoor te zorgen dat alle voor EMAS-registratie vereiste elementen binnen een periode van maximaal 36 maanden worden geverifieerd. De frequentie van de bezoeken van de milieuverificateur aan de organisatie moet gebaseerd zijn op de richtsnoeren van de Commissie.

BIJLAGE VI

MILIEUASPECTEN**6.1. Algemeen**

Om te bepalen welke van haar milieueffecten belangrijk zijn, moet een organisatie alle milieuaspecten van haar activiteiten, producten en diensten in aanmerking nemen en op basis van door haarzelf opgestelde criteria besluiten welke van haar milieuaspecten een belangrijk milieueffect hebben.

Een organisatie moet zowel de directe als de indirecte milieuaspecten van haar activiteiten, producten en diensten in aanmerking nemen.

6.2. Directe milieuaspecten

Dit zijn die activiteiten van een organisatie waarover zij controle heeft, die in de omgeving van de organisatie optreden en waarbij het onder meer, maar niet uitsluitend, kan gaan om:

- a) emissies in de lucht
- b) lozingen in water
- c) afvalbeheer
- d) bodemverontreiniging
- e) gebruik van natuurlijke hulpbronnen en grondstoffen (inclusief energie)
- f) lokale overlast (geluid, trillingen, stank, visuele hinder, enz.)
- g) vervoerskwesaties (m.b.t. zowel goederen, diensten en werknemers).

Bij de beoordeling van de ernst van de milieueffecten van deze activiteiten moet de organisatie niet alleen rekening houden met normale bedrijfsomstandigheden maar ook met bijzondere bedrijfsomstandigheden, zoals het stilleggen en opstarten van activiteiten, en met redelijkerwijs te voorzien noodsituaties. Daarbij moeten vroegere, huidige en geplande activiteiten, producten en diensten in aanmerking worden genomen.

6.3. Indirecte milieuaspecten

Als gevolg van de activiteiten, producten en diensten van een organisatie kunnen er ook belangrijke milieueffecten optreden waarover zij geen controle heeft of die zich op afstand van de organisatie voordoen.

Daarbij kan het onder meer, maar niet uitsluitend, gaan om:

- a) productspecifieke aspecten (ontwerp, verpakking, transport, gebruik en afvalverwerking of -verwijdering)
- b) kapitaalinvesteringen, kredietverlening en verzekeringsdiensten
- c) nieuwe markten
- d) keuze en samenstelling van diensten (bijv. vervoer- of horeca-activiteiten)
- e) administratieve en planningsbeslissingen
- f) samenstelling van assortimenten.

Voorts moeten organisaties kunnen aantonen dat de belangrijke milieuaspecten die verband houden met hun inkoopprocedures zijn geïnventariseerd en dat er in het beheersysteem aandacht wordt besteed aan significante effecten van deze aspecten.

De milieuaspecten moeten relevant zijn in het kader van het milieuprogramma, het milieubeheersysteem en de milieuaudit, voorzover de organisatie doelstellingen hanteert.

Bij dergelijke indirecte milieuaspecten moet een organisatie nagaan in hoeverre zij invloed kan uitoefenen op deze aspecten en welke maatregelen genomen kunnen worden om de effecten ervan te beperken.

6.4. Ernst van de milieuaspecten

Het is de verantwoordelijkheid van de organisatie zelf om criteria op te stellen voor het beoordelen van de ernst van de milieuaspecten van haar activiteiten, producten en diensten. Er hoeft geen gedetailleerde levenscyclusanalyse te worden uitgevoerd, maar de criteria die een organisatie ontwikkelt moeten wel breed, onafhankelijk controleerbaar, en reproduceerbaar zijn.

Bij het bepalen van de ernst van de milieuaspecten van een organisatie kunnen onder meer, maar niet uitsluitend, de volgende aandachtspunten een rol spelen:

- a) identificatie van de activiteiten, producten en diensten van de organisatie, de specifieke milieuaspecten van die activiteiten, producten en diensten, en het soort effect dat ieder milieuaspect met zich meebrengt
 - b) verzamelen van informatie over de toestand van het milieu om vast te stellen welke activiteiten, producten en diensten van de organisatie effecten kunnen hebben op specifieke omstandigheden
 - c) beoordeling van de gegevens waarover de organisatie beschikt met betrekking tot materiaal- en energieverbruik, lozingen, afvalstoffen en de risico's van emissies
 - d) inventarisatie van de standpunten van belanghebbende partijen en het gebruiken van deze informatie om de belangrijke milieuaspecten van de organisatie vast te kunnen stellen
 - e) inventarisatie van de milieuactiviteiten van de organisatie waarvoor regelgeving bestaat en waarover de organisatie waarschijnlijk gegevens heeft verzameld
 - f) identificatie van inkoopactiviteiten die belangrijk zijn wat betreft de directe en indirecte milieueffecten van de organisatie
 - g) nadenken over ontwerp, ontwikkeling, vervaardiging, distributie, onderhoud, gebruik, hergebruik, recycling en verwijdering van de producten van de organisatie
 - h) identificatie van de activiteiten van de organisatie die de belangrijkste milieukosten, -baten of andere financiële gevolgen met zich meebrengen.
-

BIJLAGE VII

MILIEUANALYSE

7.1. Algemeen

Een organisatie die niet over een krachtens artikel 9 erkend milieubeheersysteem beschikt, moet eerst een analyse maken waarin wordt vastgesteld hoe zij vanuit milieuoogpunt functioneert. Het doel is om alle milieuaspecten van de organisatie in kaart te brengen om op basis daarvan een milieubeheersysteem op te zetten.

7.2. Vereisten

De analyse moet vier essentiële gebieden bestrijken:

- a) vereisten ingevolge wet- en regelgeving
- b) een inventarisatie van de belangrijke milieuaspecten
- c) een onderzoek van de gevolgde werkwijzen en procedures op het gebied van milieubeheer
- d) een evaluatie van de feedback uit onderzoek naar incidenten in het verleden.

In alle gevallen moet aandacht worden besteed aan zowel normale als abnormale bedrijfsomstandigheden binnen de organisatie, alsmede aan mogelijke noodsituaties.

Bij de analyse kan, afhankelijk van de aard van de activiteiten, onder meer gebruik worden gemaakt van checklists, interviews, rechtstreekse inspecties en metingen, en resultaten van eerdere audits of andere analyses.

Bij het vaststellen van de belangrijke milieuaspecten van de activiteiten van bepaalde bedrijfsonderdelen moet, voorzover relevant, aandacht worden besteed aan:

- a) emissies in de lucht
- b) lozingen in water
- c) afvalbeheer
- d) bodemverontreiniging
- e) gebruik van grondstoffen en natuurlijke hulpbronnen
- f) andere lokale milieu- en gemeenschapsgebonden kwesties.

Daarbij moeten normale bedrijfsomstandigheden, omstandigheden zoals het opstarten en stilleggen van activiteiten, alsmede de potentiële belangrijke milieueffecten ten gevolge van redelijkerwijs te voorzien noodsituaties in aanmerking worden genomen.

Bij dit proces moeten de belangrijke milieuaspecten van activiteiten, producten of diensten worden vastgesteld; dit betekent niet dat er een gedetailleerde levenscyclusanalyse moet worden uitgevoerd. Organisaties hoeven niet ieder product, ieder onderdeel of iedere grondstof te beoordelen. Ze mogen categorieën van activiteiten, producten of diensten selecteren om vast te stellen voor welke aspecten belangrijke milieueffecten het meest waarschijnlijk zijn.

BIJLAGE VIII

REGISTRATIE-INFORMATIE

Minimaal vereiste gegevens

Naam van de organisatie: Adres van de organisatie: Contactpersoon: NACE-code van de activiteit: Aantal werknemers:
--

Naam van de verificateur: Erkenningsnummer: Reikwijdte van de erkenning: Datum eerstvolgende milieuverklaring:

Naam en andere gegevens van de contactpersoon bij de bevoegde controle instantie:
--

Gedaan te op 199..

.....
*Handtekening van de vertegenwoordiger
van de organisatie*

Gewijzigd voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende een communautair actieprogramma voor civiele bescherming ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/02)

COM(1999) 400 def. — 98/0354(CNS)

(Door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-verdrag ingediend op 30 juli 1999)

⁽¹⁾ PB C 28 van 3.2.1999, blz. 29.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 308,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

- (1) Overwegende dat de maatregelen die de Gemeenschap op dit gebied sinds 1985 heeft genomen samenwerking tussen de lidstaten; dat de sedert 1987 aangenomen resoluties ⁽¹⁾ en de beschikking van de Raad van 19 december 1997 ⁽²⁾ tot invoering van een communautair actieprogramma voor civiele bescherming de grondslag voor deze samenwerking vormen;
- (2) Overwegende dat de verschillende door de Gemeenschap genomen maatregelen om het programma ten uitvoer te leggen bijdragen tot de bescherming van personen, het milieu en goederen in geval van natuur- en technologische rampen;
- (3) Overwegende dat het door de Commissie voorgestelde communautaire beleids- en actieprogramma met betrekking tot milieu en duurzame ontwikkeling ⁽³⁾ voorschrijft dat de activiteiten van de Gemeenschap zullen worden opgevoerd, in het bijzonder op het gebied van milieurampen; dat er volgens genoemd programma bij deze activiteiten rekening moet worden gehouden met het wetenschappelijk onderzoek en de technologische ontwikkeling;

⁽¹⁾ PB C 176 van 4.7.1987, blz. 1; PB C 44 van 23.2.1989, blz. 3; PB C 315 van 14.12.1990, blz. 1; PB C 313 van 10.11.1994, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 8 van 14.1.1998, blz. 20.

⁽³⁾ PB C 138 van 17.5.1993, blz. 5.

GEWIJZIGD VOORSTEL

Ongewijzigd

- (1) Overwegende dat de maatregelen die de Gemeenschap op dit gebied sinds 1985 heeft genomen met het oog op betere, efficiëntere en progressievere samenwerking tussen de lidstaten moeten worden gecontinueerd en versterkt; dat de sedert 1987 aangenomen resoluties ⁽¹⁾ en de beschikking van de Raad van 19 december 1997 ⁽²⁾ tot invoering van een communautair actieprogramma voor civiele bescherming de grondslag voor deze samenwerking vormen;

- (2) Overwegende dat de verschillende door de Gemeenschap genomen maatregelen om het programma ten uitvoer te leggen bijdragen tot de bescherming van personen, het milieu en goederen in geval van natuur- en technologische rampen en tot een meer rationele verhouding tot de natuur die in de toekomst tal van rampen, zoals overstromingen, kan voorkomen;

Ongewijzigd

⁽¹⁾ PB C 176 van 4.7.1987, blz. 1; PB C 44 van 23.2.1989, blz. 3; PB C 315 van 14.12.1990, blz. 1; PB C 313 van 10.11.1994, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 8 van 14.1.1998, blz. 20.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

- (4) Overwegende dat het communautaire actieprogramma een bijdrage zal blijven leveren om samenwerking op dit gebied nog effectiever te ontwikkelen; dat het programma grotendeels gebaseerd moet zijn op de ervaring die op dit gebied reeds is opgedaan;
- (5) Overwegende dat, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, de communautaire samenwerking het nationale beleid op het gebied van civiele bescherming ondersteunt en aanvult om het effectiever te maken; dat er met uitwisseling van ervaringen en wederzijdse bijstand toe kan worden bijgedragen dat er minder doden en gewonden vallen en dat de in de gehele Gemeenschap geleden economische en milieuschade beperkt kan blijven;
- (6) Overwegende dat de geïsoleerde en ultraperifere regio's van de Unie gezien hun geografische, orografische, sociale en economische situatie bijzondere kenmerken vertonen die bij een dreigende ramp de steunverlening en het aanvoeren van de nodige hulpmiddelen bemoeilijken;
- (7) Overwegende dat het communautaire actieprogramma zal zorgen voor doorzichtigheid en voor consolidatie en intensivering van het voortdurend streven naar de verwezenlijking van de doelstellingen van het Verdrag;
- (8) Overwegende dat maatregelen om risico's en schade te voorkomen, alsmede informatie te verstrekken en de civiele-beschermingsinstanties in de lidstaten voor te bereiden, belangrijk zijn en de paraatheid bij ongevallen verhogen; dat het ook belangrijk is communautaire maatregelen te nemen ter verbetering van de technieken en methoden om in noodsituaties in te grijpen en later de schade te herstellen;
- (9) Overwegende dat het eveneens belangrijk is het nodige voor de Europese burgers te doen, zodat deze zichzelf beter kunnen beschermen;
- (10) Overwegende dat de Commissie bij het beheer van het actieprogramma door een raadgevend comité zal worden bijgestaan;
- (11) Overwegende dat de bepalingen van deze beschikking vanaf 1 januari 2000 in de plaats komen van het actieprogramma dat is ingevoerd bij de beschikking van de Raad van 19 december 1997 en afloopt op 31 december 2004;
- (12) Overwegende dat het Verdrag voor de aanneming van de onderhavige beschikking in geen andere bevoegdheden voorziet dan in die van artikel 308,

- (4) Overwegende dat het communautaire actieprogramma een bijdrage zal blijven leveren om samenwerking op dit gebied nog effectiever te ontwikkelen; dat het programma grotendeels gebaseerd moet zijn op de ervaring die op dit gebied reeds is opgedaan, en deze verder moet ontwikkelen;
- (5) Overwegende dat, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, de communautaire samenwerking het nationale beleid op het gebied van civiele bescherming ondersteunt en aanvult om het effectiever te maken; dat er met uitwisseling van ervaringen en wederzijdse bijstand toe kan worden bijgedragen dat er minder doden en gewonden vallen en er minder materiële schade is, en dat de in de gehele Gemeenschap geleden economische en milieuschade beperkt kan blijven, waarbij duidelijker het accent dient te worden gelegd op de doelstellingen van sociale samenhang en solidariteit tussen de Europese burgers;

Ongewijzigd

- (9) Overwegende dat het eveneens belangrijk is het nodige voor de Europese burgers te doen, zodat deze zichzelf beter kunnen beschermen; dat hen duidelijk gemaakt moet worden dat ze medeverantwoordelijk zijn voor de uitvoering van deze taak en dat zij bewust moeten worden gemaakt van de gezondheids- en milieubeschermingsproblemen;

Ongewijzigd

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een communautair actieprogramma voor civiele bescherming, (hierna „het programma” te noemen) ingevoerd voor de periode van 1 januari 2000 tot en met 31 december 2004.

2. Het programma is bedoeld ter ondersteuning, aanvulling van de werkzaamheden van de lidstaten op nationaal, regionaal en lokaal niveau met het oog op de bescherming van personen, het milieu en goederen in geval van natuur- en technologische rampen. Doel is ook samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten op dit gebied te bevorderen.

Artikel 2

1. De Commissie zorgt voor de tenuitvoerlegging van de in het kader van het programma genomen maatregelen.

2. Volgens de procedure van artikel 4 en op basis van onder andere de door de lidstaten aan de Commissie verstrekte informatie wordt een voortschrijdend driejarenplan voor de uitvoering van het programma vastgesteld, dat jaarlijks wordt herzien. De Commissie kan naast de in het kader van het programma genomen maatregelen waar nodig voor aanvullende activiteiten zorgen. Deze aanvullende activiteiten worden in het licht van de gestelde prioriteiten en de beschikbare financiële middelen geëvalueerd.

3. De bijlage bevat een overzicht van de in het kader van het programma genomen maatregelen en de financiële regelingen voor de bijdrage van de Gemeenschap.

Artikel 3

1. In het voortschrijdend plan voor de uitvoering van het programma worden de verschillende uit te voeren maatregelen vermeld.

2. De verschillende maatregelen worden in eerste instantie op basis van de volgende criteria geselecteerd:

- a) bijdrage tot het voorkomen van risico's en schade aan personen, het milieu en goederen in geval van natuur- en technologische rampen;
- b) bijdrage tot een grotere paraatheid van de civiele-beschermingsinstanties in de lidstaten, zodat deze in noodsituaties beter kunnen ingrijpen;

Artikel 1

1. Er wordt een communautair actieprogramma voor civiele bescherming, inclusief bij ecologische noodsituaties, (hierna „het programma” te noemen) ingevoerd voor de periode van 1 januari 2000 tot en met 31 december 2004.

2. Het programma is bedoeld ter ondersteuning, aanvulling en uitbreiding van de werkzaamheden van de lidstaten op nationaal, supraregionaal, regionaal en lokaal niveau met het oog op preventie en de bescherming van personen, het milieu en goederen in geval van natuur- en technologische rampen of wanneer dergelijke rampen zich dreigen voor te doen. Doel is ook samenwerking, uitwisseling van ervaringen en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten op dit gebied te bevorderen.

Ongewijzigd

- b) bijdrage tot een grotere paraatheid van de eerst verantwoordelijke, direct betrokken civiele-beschermingsinstanties in de lidstaten, op alle niveaus, zodat deze in noodsituaties beter kunnen ingrijpen;

opsporing en analyse van de onmiddellijke en de diepere oorzaken van de rampen, en publicatie van de conclusies van deze studies;

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

c) de mate waarin ze bijdragen tot een verbetering van de technieken en om op een noodsituatie te reageren en later de verontreiniging op te ruimen;

d) bijdrage tot voorlichting, onderwijs en bewustmaking van de burgers, zodat deze zichzelf beter kunnen beschermen.

3. Elke maatregel wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de bevoegde instanties op nationaal, regionaal en lokaal niveau in de lidstaten.

4. Waar nodig wordt met maatregelen in het kader van dit programma beoogd een bijdrage te leveren tot de integratie van civiele-beschermingsdoeleinden in andere beleidslijnen en maatregelen van de Gemeenschap en de lidstaten.

5. Bij iedere maatregel dient rekening te worden gehouden met de stand van het communautair en nationaal onderzoek op de gebieden in kwestie.

Artikel 4

1. Voor de tenuitvoerlegging van het programma wordt de Commissie bijgestaan door een raadgevend comité, dat uit vertegenwoordigers van de lidstaten bestaat en door de vertegenwoordiger van de Commissie wordt voorgezeten.

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité voorstellen voor maatregelen voor. Het comité brengt over deze voorstellen advies uit en wel binnen een termijn die de voorzitter op basis van de urgentie van het vraagstuk in kwestie kan vaststellen, waarbij, in voorkomend geval, een stemming kan worden gehouden.

3. Het advies wordt in de notulen opgenomen; bovendien heeft elke lidstaat het recht te verlangen dat zijn standpunt eveneens in deze notulen wordt opgenomen.

4. De Commissie houdt zoveel mogelijk met het door het comité uitgebrachte advies rekening. Zij deelt het comité mede op welke wijze zij met dit advies rekening heeft gehouden.

5. De Commissie kan tevens andere aangelegenheden in verband met civiele bescherming aan het raadgevend comité voorleggen.

Artikel 5

De Commissie evalueert halverwege en vóór het einde van de looptijd de tenuitvoerlegging van het programma en brengt uiterlijk op 30 september 2002 en 31 maart 2004 verslag uit bij de Raad en het Europees Parlement.

Artikel 6

Deze beschikking is van toepassing met ingang van 1 januari 2000.

Artikel 7

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

GEWIJZIGD VOORSTEL

c) de mate waarin ze bijdragen tot een verbetering van de middelen en methoden om prognoses te doen en van de technieken en procedures om op een noodsituatie te reageren en later de verontreiniging op te ruimen, door middel van proefprojecten;

Ongewijzigd

4. Waar nodig wordt met maatregelen in het kader van dit programma beoogd een bijdrage te leveren tot de integratie van civiele-beschermingsdoeleinden in andere beleidslijnen en maatregelen van de Gemeenschap en de lidstaten, met name bij de evaluatie van het milieueffect van installaties en activiteiten.

Ongewijzigd

BIJLAGE

FINANCIËLE REGELINGEN VOOR DE BIJDRAGE VAN DE GEMEENSCHAP ⁽¹⁾

OORSPRONKELIJKE TABEL

Maatregel	Financieringsregeling
<p>A. Grote projecten van algemeen belang</p>	
<p>Grote projecten van algemeen belang voor alle lidstaten of een aantal daarvan, waarbij de mogelijkheden van de civiele bescherming worden vergroot om bepaalde belangrijke aspecten van rampen aan te pakken, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Preventie; — paraatheid; — ingrijpen; — herstel; — publieksvoorlichting om de burgers te helpen zichzelf beter te beschermen en bij te dragen tot de veiligheid met betrekking tot het vrije verkeer van burgers binnen de Gemeenschap. 	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 75 % van de totale kosten van de maatregel.</p>
<p>B. Opleiding</p>	
<p>1. <i>Workshops en cursussen</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Organiseren van workshops of opleidingscursussen waarbij hooggekwalificeerde deskundigen, technische specialisten en technici uit de lidstaten in elkaars ervaringen op een gegeven vakgebied kunnen delen, door middel van een gedachtewisseling over de gebruikte methoden, technieken en middelen, ten einde:</p> <ul style="list-style-type: none"> — de paraatheid te vergroten; — de juiste voorwaarden te creëren voor het opzetten van een menselijk netwerk waarmee in noodsituaties een meer doeltreffende operationele samenwerking tussen de lidstaten mogelijk wordt. 	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 75 % van de totale kosten van de maatregel met een plafond van 75 000 euro.</p>
<p>2. <i>Uitwisseling van deskundigen en technici</i></p>	
<p>Organisatie van de detachering van deskundigen bij de noodhulpdiensten van een andere lidstaat om de deskundigen in staat te stellen ervaring op te doen of verschillende gebruikte technieken te evalueren of de aanpak te bestuderen bij andere noodhulpdiensten of andere relevante instanties.</p>	<p>Maximum 75 % van de reis- en verblijfskosten van deskundigen en 100 % van de kosten voor de coördinatie van het systeem.</p>
<p>Organisatie van de uitwisseling van deskundigen, specialisten en technici van de lidstaten, zodat ze korte cursussen kunnen volgen of geven.</p>	

⁽¹⁾ De specifieke acties die in het kader van andere communautaire instrumenten voor een bijdrage van de Gemeenschap in aanmerking komen, worden niet gefinancierd uit hoofde van dit programma.

Maatregel	Financieringsregeling
<p>3. <i>Oefeningen</i> ⁽¹⁾</p> <p>De oefeningen zijn bedoeld om methoden te vergelijken, de samenwerking tussen de lidstaten te stimuleren en de vorderingen bij en de coördinatie van de nationale civiele-beschermingsdiensten te ondersteunen, onder meer om de effectiviteit en de snelheid van ingrijpen in noodsituaties te verbeteren. Financieringsregeling:</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 50 % van de kosten van deelname van waarnemers uit andere lidstaten en voor de organisatie van bijbehorende workshops, voorbereiding van de oefening, opstelling van een eindverslag, enz.</p>
<p>C. Andere maatregelen</p>	
<p>1. <i>Proefprojecten</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p> <p>Projecten die tot doel hebben de slagvaardigheid van de lidstaten in de eerste fasen van crises en in de verschillende regio's van de lidstaten te vergroten. Deze projecten zijn hoofdzakelijk gericht op een verbetering van middelen, technieken en procedures, ook in geïsoleerde en ultraperifere regio's. De draagwijdte ervan moet zodanig zijn dat alle of verscheidene lidstaten er belangstelling voor hebben en het ligt in de bedoeling er in de gehele Unie een zo groot mogelijke verspreiding aan te geven en demonstraties te organiseren voor de tenuitvoerlegging ervan.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 50 % van de totale kosten van elk proefproject met een plafond van 200 000 euro per project.</p>
<p>De grootste mogelijke aanmoediging moet worden gegeven aan multinationale projecten.</p>	
<p>2. <i>Ondersteunende maatregelen</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Ondersteunende maatregelen voor de ontwikkeling van bepaalde civiele beschermingsaspecten ⁽²⁾.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 50 % van de totale kosten van elk proefproject met een plafond van 30 000 euro per project.</p>
<p>3. <i>Conferenties en evenementen</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Conferenties en andere voor het grote publiek openstaande civiele-beschermingsevenementen, vooral wanneer hieraan door verscheidene lidstaten wordt deelgenomen.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 30 % van de totale kosten van de regeling met een plafond van 50 000 euro per maatregel.</p>
<p>4. <i>Voorlichting en andere maatregelen</i></p>	
<p>Voorlichting, publicaties en de productie van materiaal voor tentoonstellingen over de communautaire samenwerking op het gebied van civiele bescherming. Andere maatregelen die gericht zijn op een betere waardering van de resultaten van civiele beschermingsactiviteiten, zoals statistieken, economische analyses, enz. Evaluatie van het programma.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 100 % van de kosten.</p>
<p>D. Inzetten van deskundigen</p>	
<p>Inzetten van deskundigen bij een noodsituatie ter versterking van het systeem dat is opgezet door de instanties van een lidstaat of een derde land waar zich een technologische of een natuurramp voordoet.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 100 % van de kosten voor de dienstreizen van de deskundigen.</p>

⁽¹⁾ Alleen maatregelen waarbij alle of een significant aantal lidstaten betrokken zijn, komen in aanmerking.

⁽²⁾ Alleen maatregelen die in overeenstemming zijn met de jaarlijks binnen het beheerscomité vastgestelde prioriteiten, komen in aanmerking.

GEWIJZIGDE TABEL

Maatregel	Financieringsregeling
<p>A. Grote projecten van algemeen belang</p> <p>Grote projecten van algemeen belang voor alle lidstaten of een aantal daarvan, waarbij de mogelijkheden van de civiele bescherming worden vergroot om bepaalde belangrijke aspecten van rampen aan te pakken, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Preventie; — paraatheid; — ingrijpen; — herstel; — publieksvoorlichting om de burgers te helpen zichzelf beter te beschermen en bij te dragen tot de veiligheid met betrekking tot het vrije verkeer van burgers binnen de Gemeenschap. 	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 75 % van de totale kosten van de maatregel.</p>
<p>B. Opleiding</p> <p>1. <i>Workshops en cursussen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Organiseren van workshops of opleidingscursussen waarbij hooggekwalificeerde deskundigen, technische specialisten en technici uit de lidstaten <u>op plaatselijk, regionaal of supraregionaal niveau</u> in elkaars ervaringen op een gegeven vakgebied kunnen delen, door middel van een gedachtewisseling over de gebruikte methoden, technieken en middelen, ten einde:</p> <ul style="list-style-type: none"> — de paraatheid te vergroten; — de juiste voorwaarden te creëren voor het opzetten van een menselijk netwerk waarmee in noodsituaties een meer doeltreffende operationele samenwerking tussen de lidstaten mogelijk wordt. 	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 75% van de totale kosten van de maatregel met een plafond van 75 000 euro.</p>
<p>2. <i>Uitwisseling van deskundigen en technici</i></p> <p>Organisatie van de detachering van deskundigen <u>op het gebied van de civiele bescherming met inbegrip van deskundigen van NGO's die volledig geïntegreerd zijn in de civiele-beschermingsystemen van de lidstaten</u> bij de noodhulpdiensten van een andere lidstaat om de deskundigen in staat te stellen ervaring op te doen of verschillende gebruikte technieken te evalueren of de aanpak te bestuderen bij andere noodhulpdiensten of andere relevante instanties.</p> <p>Organisatie van de uitwisseling van deskundigen, specialisten en technici van de lidstaten, zodat ze korte cursussen kunnen volgen of geven.</p>	<p>Maximum 75 % van de reis- en verblijfskosten van deskundigen en 100 % van de kosten voor de coördinatie van het systeem.</p>
<p>3. <i>Oefeningen</i> ⁽¹⁾</p> <p>De oefeningen zijn bedoeld om methoden te vergelijken, de samenwerking tussen de lidstaten te stimuleren en de vorderingen bij en de coördinatie van de nationale civiele-beschermingsdiensten te ondersteunen, onder meer om de effectiviteit en de snelheid van ingrijpen in noodsituaties te verbeteren. Financieringsregeling:</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 50 % van de kosten van deelname van waarnemers uit andere lidstaten en voor de organisatie van bijbehorende workshops, voorbereiding van de oefening, opstelling van een eindverslag, enz.</p>

Maatregel	Financieringsregeling
<p>C. Andere maatregelen</p>	
<p>1. <i>Proefprojecten</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p> <p>Projecten die tot doel hebben de slagvaardigheid van de lidstaten in de eerste fasen van crises en in de verschillende regio's van de lidstaten te vergroten. Deze projecten zijn hoofdzakelijk gericht op een verbetering van middelen, technieken en procedures, ook in geïsoleerde en ultraperifere regio's. De draagwijdte ervan moet zodanig zijn dat alle of verscheidene lidstaten er belangstelling voor hebben en het ligt in de bedoeling er in de gehele Unie een zo groot mogelijke verspreiding aan te geven en demonstraties te organiseren voor de tenuitvoerlegging ervan.</p> <p>De grootste mogelijke aanmoediging moet worden gegeven aan multinationale projecten.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 50 % van de totale kosten van elk proefproject met een plafond van 200 000 euro per project.</p>
<p>2. <i>Ondersteunende maatregelen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Ondersteunende maatregelen voor de ontwikkeling van bepaalde civiele beschermingsaspecten ⁽²⁾</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 50 % van de totale kosten van elk proefproject met een plafond van 30 000 euro per project.</p>
<p>3. <i>Conferenties en evenementen</i> ⁽¹⁾</p> <p>Conferenties en andere voor het grote publiek openstaande civiele-beschermingsevenementen, vooral wanneer hieraan door verscheidene lidstaten wordt deelgenomen.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 30 % van de totale kosten van de regeling met een plafond van 50 000 euro per maatregel.</p>
<p>4. <i>Voorlichting en andere maatregelen</i></p> <p>Voorlichting, publicaties en de productie van materiaal voor tentoonstellingen over de communautaire samenwerking op het gebied van civiele bescherming. Andere maatregelen die gericht zijn op een betere waardering van de resultaten van civiele beschermingsactiviteiten, zoals statistieken, economische analyses, enz. Evaluatie van het programma, en deelneming aan andere tentoonstellingen <u>en distributies van materiaal waarbij met name aandacht wordt besteed aan de preventie, het belang van het behoud van de natuurlijke hulpbronnen, de toepassing van veiligheidsnormen, het alarm bij mogelijke risico's, de hulpverleningsplannen en de noodsituaties.</u></p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 100 % van de Kosten</p>
<p>D. Inzetten van deskundigen</p> <p>Inzetten van deskundigen bij een noodsituatie ter versterking van het systeem dat is opgezet door de instanties van een lidstaat of een derde land waar zich een technologische of een natuur- <u>of milieuramp</u> voordoet.</p>	<p>Maximale financiële bijdrage van de Gemeenschap: 100 % van de kosten voor de dienstreizen van de deskundigen.</p>

⁽¹⁾ Alleen maatregelen waarbij alle of een significant aantal lidstaten betrokken zijn, komen in aanmerking.

⁽²⁾ Alleen maatregelen die in overeenstemming zijn met de jaarlijks binnen het beheerscomité vastgestelde prioriteiten, komen in aanmerking.

Gewijzigd voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 88/609/EEG inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/03)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(1999) 611 def. — 98/0225(COD)

(Door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag ingediend op 25 november 1999)

⁽¹⁾ PB C 300 van 29.9.1998, blz. 6.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL	GEWIJZIGD VOORSTEL
HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,	Ongewijzigd
Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 130(s),	Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 175, lid 1,
Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾ ,	Ongewijzigd
Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾ ,	Gezien het advies van het Comité van de regio's,
Handelend volgens de procedure van artikel 189c van het Verdrag,	Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,
(1) Overwegende dat in het vijfde Milieuactieprogramma ⁽³⁾ „in geen geval overschrijding van kritische depositieniveaus” van bepaalde verzurende verontreinigingen als zwaveldioxide (SO ₂) en stikstofoxiden (NO _x) als doelstelling wordt geformuleerd, terwijl de doelstelling ten aanzien van de luchtkwaliteit erin bestaat dat „alle mensen doeltreffend moeten worden beschermd tegen erkende door luchtverontreiniging veroorzaakte gezondheidsrisico's”;	Ongewijzigd
(2) Overwegende dat Richtlijn 88/609/EEG van de Raad ⁽⁴⁾ , gewijzigd bij Richtlijn 94/66/EG ⁽⁵⁾ en laatstelijk bij de Akte van toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, tot de beperking en terugdringing van de luchtverontreiniging door grote stookinstallaties heeft bijgedragen;	
(3) Overwegende dat de Commissie onlangs een mededeling over een communautaire strategie ter bestrijding van de verzuring ⁽⁶⁾ heeft gepubliceerd dat de herziening van Richtlijn 88/609/EEG als integrerend onderdeel van deze strategie wordt aangemerkt;	(3) Overwegende dat de Commissie onlangs een mededeling over een communautaire strategie ter bestrijding van de verzuring ⁽⁶⁾ heeft gepubliceerd dat de herziening van Richtlijn 88/609/EEG als integrerend onderdeel van deze strategie wordt aangemerkt teneinde op lange termijn de SO ₂ - en NO _x -emissies voldoende te verminderen om de neerslag en de concentraties tot onder de kritische belastingen en niveaus te verlagen;

⁽¹⁾ COM(98) 415 def.

⁽²⁾ PB C 101 van 12.4.1999, blz. 55.

⁽³⁾ PB C 138 van 17.5.1993, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 336 van 7.12.1988, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 337 van 24.12.1994, blz. 83.

⁽⁶⁾ COM(97) 88 def.

⁽⁶⁾ COM(97) 88 def.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- (4) Overwegende dat overeenkomstig het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel, zoals vervat in artikel 5 van het Verdrag, de beperking van de emissie van verzurende stoffen door grote stookinstallaties een doelstelling vormt die door individueel optredende lidstaten onvoldoende kan worden verwezenlijkt; dat ongecoördineerde maatregelen geen waarborg bieden dat de gewenste doelstelling ook werkelijk wordt bereikt; dat het, gezien de noodzaak de emissie van verzurende stoffen in de gehele Gemeenschap te beperken, doeltreffender is maatregelen op het niveau van de Gemeenschap te nemen; dat deze richtlijn tot het minimum beperkt blijft dat voor nieuwe stookinstallaties vereist is;
- (5) Overwegende dat in Richtlijn 96/61/EG⁽¹⁾ een geïntegreerde aanpak van de preventie en bestrijding van verontreiniging is opgenomen, waarin alle aspecten van de milieueffecten van een installatie op geïntegreerde wijze worden beschouwd; dat stookinstallaties met een nominaal thermisch vermogen van meer dan 50 MW binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 96/61/EG vallen;
- (6) Overwegende dat naleving van de in Richtlijn 88/609/EEG, zoals gewijzigd bij de onderhavige richtlijn, vastgestelde emissiegrenswaarden als een noodzakelijke, maar nog ontoereikende voorwaarde dient te worden beschouwd om aan de eisen van Richtlijn 96/61/EG inzake het gebruik van de beste beschikbare technieken te voldoen; dat deze naleving strengere emissiegrenswaarden, emissiegrenswaarden voor andere stoffen en andere milieucompartimenten en andere relevante voorwaarden kan vereisen;
- (7) Overwegende dat de industrie gedurende vijftien jaar met de invoering van technieken om de emissie van verontreinigende stoffen door grote stookinstallaties te beperken ervaring heeft opgedaan;
- (8) Overwegende dat in de sector grote stookinstallaties, installaties voor elektriciteitsopwekking een belangrijke plaats innemen;
- (9) Overwegende dat Richtlijn 96/92/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 1996 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit⁽²⁾ uiterlijk op 19 februari 1999 in de nationale wetgeving moet zijn omgezet; dat dit waarschijnlijk tot gevolg zal hebben dat onder nieuwkomers in de sector nieuwe productiecapaciteit zal worden verdeeld;
- (10) Overwegende dat de Gemeenschap naar een beperking van de emissie van kooldioxide streeft; dat warmtekrachtkoppeling een waardevolle mogelijkheid biedt om bij het brandstofverbruik het algehele rendement te verbeteren;

⁽¹⁾ PB L 257 van 10.10.1996, blz. 26.

⁽²⁾ PB L 27 van 30.1.1997, blz. 20.

GEWIJZIGD VOORSTEL

Ongewijzigd

- (5) Overwegende dat in Richtlijn 96/61/EG⁽¹⁾ een geïntegreerde aanpak van de preventie en bestrijding van verontreiniging is opgenomen, waarin alle aspecten van de milieueffecten van een installatie op geïntegreerde wijze worden beschouwd; dat stookinstallaties met een nominaal thermisch vermogen van meer dan 50 MW binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 96/61/EG vallen; dat de Commissie om de drie jaar ingevolge artikel 15, lid 3, van die richtlijn een inventaris publiceert van de voornaamste verantwoordelijke emissies en bronnen, een en ander op basis van door de lidstaten verstrekte gegevens; dat de Raad overeenkomstig artikel 18 van die richtlijn, op voorstel van de Commissie, in overeenstemming met de hiertoe in het Verdrag neergelegde procedures, emissiegrenswaarden vaststelt in die gevallen waarin een communautair optreden noodzakelijk is gebleken, zulks met name op basis van de in artikel 16 van die richtlijn bedoelde uitwisseling van informatie;

Ongewijzigd

⁽¹⁾ PB L 257 van 10.10.1996, blz. 26.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

- (11) Overwegende dat thans reeds het gebruik van aardgas voor de elektriciteitsopwekking significant stijgt, hetgeen waarschijnlijk nog zal voortduren, met name door gebruikname van gasturbines;
- (12) Overwegende dat in de Resolutie van de Raad van 24 februari 1997 betreffende een communautaire strategie voor het afvalbeheer ⁽¹⁾ de noodzaak van de terugwinning van afval wordt onderstreept; dat daarin is gesteld dat om een hoog niveau van milieubescherming te garanderen passende emissienormen voor de werking van afvalverbrandingsinstallaties dienen te gelden;
- (13) Overwegende dat de industrie ervaring heeft opgedaan met technieken en apparatuur voor de meting van de belangrijkste verontreinigende stoffen die door grote stookinstallaties worden uitgestoten; dat de Europese Commissie voor Normalisatie (CEN) is begonnen te werken aan een kader waarmee binnen de Gemeenschap vergelijkbare meetresultaten worden gewaarborgd en een hoog kwaliteitsniveau van deze metingen wordt gegarandeerd;
- (14) Overwegende dat er behoefte bestaat om de kennis omtrent de emissie van de belangrijkste verontreinigende stoffen door grote stookinstallaties te verbeteren; dat deze informatie, teneinde voor het verontreinigingsniveau van een installatie werkelijk representatief te zijn, tevens met kennis omtrent het energieverbruik ervan dient te worden gecombineerd;
- (15) Overwegende dat Richtlijn 88/609/EEG bijgevolg dienovereenkomstig dient te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 88/609/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- a) In punt 4 worden de woorden „door speciaal voor dit doel bestemde procédés” geschrapt.
- b) In punt 6 worden de woorden „huisvuil en toxische of gevaarlijke afvalstoffen” vervangen door de woorden „afvalstoffen die onder de Richtlijnen 89/369/EEG (*), 89/429/EEG (**) en 94/67/EG (***) van de Raad vallen.

(*) PB L 163 van 14.6.1989, blz. 32.

(**) PB L 203 van 15.7.1989, blz. 50.

(***) PB L 365 van 31.12.1994, blz. 34.”

⁽¹⁾ PB C 76 van 11.3.1997, blz. 1.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

c) Punt 7 wordt als volgt gewijzigd:

i) Aan de derde alinea worden de volgende streepjes toegevoegd:

„— technische voorzieningen die bij de voortstuw-
wing van een voertuig, schip of vliegtuig wor-
den gebruikt,

— gasturbines die op offshore-platforms worden
gebruikt.”

ii) In de vierde alinea worden de woorden „dan wel
door gasturbines” en de woorden „ongeacht de ge-
bruikte brandstof” geschrapt.

d) De volgende punten 11 en 12 worden toegevoegd:

„11. „Biomassa”: plantaardige materialen of delen daar-
van die kunnen worden gebruikt om de energie-
inhoud terug te winnen. Houtafval en afval van
plantaardige materialen worden eveneens als bio-
massa beschouwd, mits zij niet onder de Richt-
lijnen 89/369/EEG, 89/429/EEG en 94/67/EG val-
len;

12. „Gasturbine”: elke roterende machine die ther-
mische energie in arbeid omzet, in hoofdzaak be-
staande uit een compressor, een thermisch toestel
waarin brandstof wordt geoxideerd om het werk-
medium te verhitten, en een turbine.”

2. In artikel 3 wordt lid 4 geschrapt.

3. In artikel 4 wordt lid 2 geschrapt.

4. Aan artikel 5, punt 1, wordt de volgende zin toegevoegd:

„Deze bepaling is niet van toepassing op nieuwe installaties
waarvoor de vergunning op of na 1 januari 2000 is ver-
leend.”.

5. Artikel 7 komt te luiden:

„Artikel 7

In nieuwe installaties waarvoor de vergunning op of na 1
januari 2000 is verleend, dragen de bevoegde autoriteiten
ervoor zorg dat warmtekrachtkoppeling wordt toegepast
wanneer dit technisch en economisch haalbaar is. Daartoe
dragen de lidstaten ervoor zorg dat de exploitant nagaat
welke mogelijkheden er zijn om de installaties te vestigen
op plaatsen waar warmte nodig is.”.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

6. Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 komt te luiden:

„1. De lidstaten dragen ervoor zorg dat in de in artikel 4, lid 1, genoemde vergunningen bepalingen inzake procedures voor storingen of het uitvallen van de zuiveringsinrichting bevatten. Met name verplicht de bevoegde autoriteit de exploitant ertoe, wanneer de inrichting uitvalt, de installatie geheel of gedeeltelijk stil te leggen indien de inrichting niet binnen 24 uur normaal functioneert, of de installatie met een weinig vervuilende brandstof in bedrijf te houden. In elk geval wordt de bevoegde autoriteit binnen 48 uur op de hoogte gesteld. De cumulatieve periode gedurende welke de installatie zonder zuivering in bedrijf is, mag gedurende een periode van één jaar in geen geval langer zijn dan 120 uur, behalve wanneer naar het oordeel van de bevoegde autoriteit er sprake is van een doorslaggevende noodzaak om de energievoorziening in stand te houden.”.

b) Lid 2 wordt geschrapt.

c) In lid 3 worden de woorden „korte periode” vervangen door de woorden „periode van maximaal tien dagen”.

d) In lid 4 worden de woorden „dit artikel” vervangen door de woorden „lid 3”.

7. In artikel 9, lid 3, komt de eerste alinea te luiden:

„Als een andere mogelijkheid dan het bepaalde in lid 2 kunnen voor zwaveldioxide de volgende emissiegrenswaarden, berekend als het gemiddelde van alle nieuwe installaties binnen de raffinaderij en ongeacht de gebruikte brandstofcombinaties worden toegepast:

a) voor installaties met een vóór 1 januari 2000 afgegeven vergunning: 1 000 mg/Nm³;b) voor installaties met een op of na 1 januari 2000 afgegeven vergunning: 450 mg/Nm³.”

8. In artikel 13 worden de leden 2 en 3 geschrapt.

9. In artikel 15 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

„4. Voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend, wordt geacht aan de emissiegrenswaarden te zijn voldaan als:

— geen gevalideerd daggemiddelde hoger is dan de desbetreffende cijfers in de bijlagen III tot VII;

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- geen gevalideerd uurgemiddelde hoger is dan 200 % van de desbetreffende cijfers in de bijlagen III tot VII.

De „gevalideerde gemiddelden” worden bepaald overeenkomstig bijlage IX, deel A, punt 6.”

10. In artikel 16 wordt lid 3 geschrapt.
11. De bijlagen III tot en met IX worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2000 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

GEWIJZIGD VOORSTEL

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 1999 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Ongewijzigd

BIJLAGE

1. De volgende tekst wordt toegevoegd aan bijlage III:

„Emissiegrenswaarden voor SO₂ uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 6 %), voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

Soort brandstof	50 tot 100 MWth	100 tot 300 MWth	> 300 MWth
Biomassa	200	200	200
Algemeen	850	850 tot 200 (lineaire daling)	200”

2. De volgende tekst wordt toegevoegd aan bijlage IV:

„Emissiegrenswaarden voor SO₂, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 3 %), voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari is verleend.

50 tot 100 MWth	100 tot 300 MWth	> 300 MWth
850	850 tot 200 (lineaire daling)	200”

3. De volgende tekst wordt toegevoegd aan bijlage V:

„Emissiegrenswaarden voor SO₂, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 3 %), voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

Gasvormige brandstoffen in het algemeen	35
Vloeibaar gemaakt gas	5
Gassen met lage calorische waarde uit cokesovens	400
Gassen met lage calorische waarde uit hoogovens	200”

4. De volgende tekst wordt toegevoegd aan bijlage VI:

„Vaste brandstoffen

Emissiegrenswaarden voor NO_x, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 6 %), voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

Soort brandstof	50 tot 100 MWth	100 tot 300 MWth	> 300 MWth
Biomassa	350	300	300
Algemeen	400	300	200

Vloeibare brandstoffen

Emissiegrenswaarden voor NO_x, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 3 %), voor nieuwe installaties (met uitzondering van gasturbines) met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

50 tot 100 MWth	100 tot 300 MWth	> 300 MWth
400	300	200

Gasvormige brandstoffen

Emissiegrenswaarden voor NO_x, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 3 %), voor nieuwe installaties (met uitzondering van gasturbines) met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

	50 tot 300 MWth	> 300 MWth
Aardgas (opmerking 1)	150	100
Overige gassen	200	200

Gasturbines

Emissiegrenswaarden voor NO_x, uitgedrukt in mg/Nm³ (O₂-gehalte 15 %), voor één gasturbine-eenheid met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

De volgende grenswaarden gelden uitsluitend bij een belasting boven 70 %.

	> 50 MWth (thermisch vermogen bij ISO-omstandigheden)
Aardgas (opmerking 1)	50 (opmerking 2)
Vloeibare brandstoffen (opmerking 3)	120

Opmerking 1: Onder aardgas wordt verstaan in de natuur voorkomend methaan met maximaal 20 % (v/v) inerte en andere bestanddelen.

Opmerking 2: 75 mg/Nm³ in de volgende gevallen:

- gasturbines die in een systeem met warmtekrachtkoppeling worden gebruikt;
- gasturbines die een compressor voor het publieke aardgasnet aandrijven.

Voor gasturbines die niet in één van deze twee categorieën vallen, maar een rendement hebben dat hoger is dan 35 % (bepaald bij ISO-grondlastomstandigheden), wordt de emissiegrenswaarde vastgesteld op $50 \cdot \eta / 35$, waarbij η het als percentage uitgedrukte (en bij ISO-grondlastomstandigheden bepaalde) rendement van de gasturbine is.

Opmerking 3: Deze emissiegrenswaarde geldt uitsluitend voor gasturbines die met lichte en middeldestillaten worden gestookt."

5. De volgende tekst wordt toegevoegd aan bijlage VII:

„Vaste brandstoffen

Emissiegrenswaarden voor stof, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 6 %), voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

50 tot 100 MWth	> 100 MWth
50	30

Vloeibare brandstoffen

Emissiegrenswaarden voor stof, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 3 %), voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

50 tot 100 MWth	> 300 MWth
50	30

Gasvormige brandstoffen

Emissiegrenswaarden voor stof, uitgedrukt als mg/Nm³ (O₂-gehalte 3 %), voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

Als regel	5
Voor hoogovengas	10
Voor door de ijzer- en staalindustrie geproduceerd gas dat elders kan worden gebruikt	30"

6. De volgende tekst wordt toegevoegd aan bijlage VIII:

„Voor nieuwe installaties met een vergunning die op of na 1 januari 2000 is verleend.

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

NB: Het desbetreffende ontzwavelingspercentage geldt niet voor installaties met een SO₂-emissie van maximaal 300 mg/Nm³”

7. Bijlage IX wordt als volgt gewijzigd:

a) Deel A wordt als volgt gewijzigd:

i) In de titel worden de woorden „nieuwe installaties” vervangen door het woord „stookinstallaties”.

ii) Punt 1 komt te luiden:

„1. Tot 1 januari 2000 wordt de concentratie van SO₂, stof en NO_x voor nieuwe installaties met een nominaal thermisch vermogen van meer dan 300 MW continu gemeten. De controle op SO₂ en stof kan echter worden beperkt tot niet-continue metingen of andere geschikte bepalingmethoden, indien van deze metingen of deze methoden, die door de bevoegde autoriteiten moeten worden getoetst en goedgekeurd, gebruik kan worden gemaakt voor de bepaling van de concentraties.

In het geval van niet in de eerste alinea bedoelde installaties kunnen de bevoegde autoriteiten eisen dat continumetingen voor deze drie verontreinigende stoffen plaatsvinden wanneer zij dit noodzakelijk achten. Indien geen continumetingen worden vereist, worden op gezette tijden niet-continue metingen of andere geschikte bepalingmethoden, goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten, gebruikt om de hoeveelheid van bovengenoemde stoffen in de emissies te beoordelen.

Met ingang van 1 januari 2000 stellen de bevoegde autoriteiten continumetingen verplicht voor de concentratie van SO₂, NO_x en stof bij elke stookinstallatie die in een van de volgende categorieën valt:

- nieuwe stookinstallaties met een nominaal thermisch vermogen van ten minste 100 MW,
- andere stookinstallaties met een nominaal thermisch vermogen van ten minste 300 MW

In afwijking van de derde alinea zijn continumetingen in de volgende gevallen niet vereist:

- voor stookinstallaties met een levensduur van minder dan 10 000 bedrijfsuren;
- voor de emissie van SO₂ en stof door gasturbines waarin aardgas of lichte en middeldestillaten worden gestookt.

Indien geen continumetingen worden vereist, moeten tenminste om de zes maanden niet-continue metingen worden uitgevoerd. Als alternatief kunnen ook geschikte bepalingmethoden, die door de bevoegde autoriteiten moeten worden getoetst en goedgekeurd, worden gebruikt om de hoeveelheid van bovengenoemde verontreinigende stoffen in de emissies te beoordelen. Voor deze methoden worden de desbetreffende CEN-normen gebruikt zodra deze beschikbaar zijn.”

iii) Punt 4 komt te luiden:

„4. Bij de overeenkomstig punt 1 uitgevoerde continumetingen worden ook de relevante procesparameters zoals zuurstofgehalte, temperatuur en druk bepaald. Continumetingen van het waterdampgehalte van de rookgassen is niet nodig, mits de rookgasmonsters vóór de analyse van de emissie worden gedroogd.

Representatieve metingen, d.w.z. monsterneming en analyse, van de desbetreffende verontreinigende stoffen en procesparameters alsmede de referentiemethoden voor de kalibratie van geautomatiseerde meetssystemen worden overeenkomstig de CEN-normen uitgevoerd. In afwachting van de opstelling van de CEN-normen worden de nationale normen gehanteerd.

Continuemeetsystemen worden tenminste eenmaal per jaar met behulp van parallelmetingen met de referentiemethoden gecontroleerd.”

iv) De volgende punten 5 en 6 worden toegevoegd:

„5. De waarde van het 95 %-betrouwbaarheidsinterval, bepaald bij de emissiegrenswaarde, mag niet hoger liggen dan de volgende percentage van de emissiegrenswaarde:

Zwavel dioxide	20 %
Stikstofoxiden	20 %
Stof	30 %

6. De gevalideerde uur- en daggemiddelden worden binnen de effectieve bedrijfstijd (periodes voor opstarten en stilleggen niet meegerekend) bepaald op basis van de gemeten geldige uurgemiddelden nadat de waarde van het bovengenoemde betrouwbaarheidsinterval daarvan is afgetrokken.

Dagen waarop meer dan drie uurgemiddelden door storingen van of onderhoud aan het continue meet-systeem ongeldig zijn, worden ongeldig verklaard. Indien in de loop van een jaar meer dan tien dagen om dergelijke redenen ongeldig worden verklaard, verplicht de autoriteit de exploitant tot het nemen van adequate maatregelen om de betrouwbaarheid van het continue meet-systeem te verbeteren.”

b) Deel B wordt als volgt gewijzigd:

i) In de titel worden de woorden „nieuwe installaties” vervangen door het woord „stookinstallaties”.

ii) De beginwoorden van de eerste alinea „De bevoegde autoriteiten zorgen ervoor” worden vervangen door de beginwoorden „Tot 2003 dragen de bevoegde autoriteiten ervoor zorg”.

iii) De volgende alinea's worden toegevoegd:

„Met ingang van 2003 en voor elk daaropvolgend jaar stellen de lidstaten een inventaris op van de emissie van SO₂ en NO_x door alle stookinstallaties met een nominaal thermisch vermogen van ten minste 50 MW. De bevoegde autoriteit verkrijgt voor elke installatie die onder het beheer van één exploitant op een bepaalde locatie in bedrijf is, de volgende gegevens:

— de totale emissie van SO₂, NO_x en stof (als de totale hoeveelheid zwevende deeltjes) per jaar,

— de totale hoeveelheid energie die per jaar is gebruikt, uitgedrukt in de calorische onderwaarde en gespecificeerd voor de vijf categorieën brandstoffen: biomassa, andere vaste brandstoffen, vloeibare brandstoffen, aardgas en andere gassen.

Een samenvatting van de resultaten van deze inventarisatie wordt om de drie jaar binnen twaalf maanden na het einde van de desbetreffende periode van drie jaar aan de Commissie verstrekt. De jaarlijkse gegevens per installatie worden op verzoek aan de Commissie verstrekt.”

c) Deel C wordt als volgt gewijzigd:

i) In punt 1 worden na „en voor elk daaropvolgend jaar” de woorden „tot en met 2003” ingevoegd.

ii) In punt 2 wordt de tweede alinea geschrapt.

Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de toetreding van de Europese Gemeenschap tot Reglement nr. 13-H van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende de goedkeuring van personenwagens voor wat betreft de reminrichting

(2000/C 212 E/04)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(1999) 660 def. — 1999/0263(AVC)

(Door de Commissie ingediend op 10 december 1999)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Besluit 97/836/EG van de Raad van 27 november 1997 inzake de toetreding van de Europese Gemeenschap tot de overeenkomst van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen („Herziene overeenkomst van 1958”) ⁽¹⁾, inzonderheid op artikel 3, lid 3, en artikel 4, lid 2, tweede streepje,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien de instemming van het Europees Parlement,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De uniforme bepalingen van reglement nr. 13-H inzake de goedkeuring van personenwagens voor wat betreft de reminrichting zullen de technische handelsbelemmeringen voor

motorvoertuigen voor wat betreft de reminrichting tussen de overeenkomstsluitende partijen wegnemen en een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming garanderen.

- (2) Reglement nr. 13-H is medegedeeld aan de overeenkomstsluitende partijen en is als reglement dat aan de herziene overeenkomst van 1958 is gehecht, in werking getreden voor alle overeenkomstsluitende partijen die op de daarin vermelde datum of data geen bezwaar hebben aangetekend.
- (3) Dit reglement moet worden opgenomen in het typegoedkeuringsstelsel voor motorvoertuigen ter aanvulling van de huidige wetgeving van de Gemeenschap,

BESLUIT:

Enig Artikel

De Europese Gemeenschap aanvaardt Reglement nr. 13-H van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties inzake de goedkeuring van personenwagens voor wat betreft de reminrichting ⁽²⁾.

⁽¹⁾ PB L 346 van 17.12.1997, blz. 78.

⁽²⁾ Zie document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505-Rev.2/Add.12H.

REGULATION No 13-H

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

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

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

1. SCOPE

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

1.2. This Regulation does not cover:

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

1.2.2. vehicles fitted for invalid drivers.

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation,

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

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

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

2.2.2. the distribution of mass among the axles;

2.2.3. the maximum design speed;

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

2.2.5. the engine type;

2.2.6. the number and ratios of gears;

2.2.7. the final drive ratios;

2.2.8. the tyre dimensions.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7.1. components having different characteristics;

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

2.7.3. a different assembly of the components.

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

(¹) Document TRANS/WP.29/78/Rev.1.

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

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

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

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

5.1.2.2. Secondary braking system

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

5.1.2.3. Parking braking system

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

5.2. Characteristics of braking systems

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 5.2.20.7.2. In the event of a failure in the energy source, whilst the vehicle is stationary and the parking braking system applied, the energy in the reservoir shall be sufficient to actuate the lights even when the brakes are applied.
- 5.2.21. Brake failure and defect warning signals (general requirements):
- 5.2.21.1. Motor vehicles shall be capable of providing optical brake failure and defect warning signals, as follows:
- 5.2.21.1.1. A red warning signal, indicating a failure within the vehicle braking equipment which precludes achievement of the prescribed service braking performance and/or which precludes the functioning of at least one of two independent service braking circuits;
- 5.2.21.1.2. Where applicable, a yellow warning signal indicating an electrically detected defect within the vehicle braking equipment, which is not indicated by the red warning signal described in paragraph 5.2.21.1.1 above.
- 5.2.21.2. The warning signals shall be visible, even by daylight; the satisfactory condition of the signals shall be easily verifiable by the driver from the driver's seat; the failure of a component of the warning devices shall not entail any loss of the braking system's performance.
- 5.2.21.3. A specified failure or defect shall be signalled to the driver by the above-mentioned warning signal(s) not later than on actuation of the service braking control. The warning signal(s) shall remain displayed as long as the failure/defect persists and the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position.
- 5.2.21.4. The warning signal(s) mentioned above shall light up when the electrical equipment of the vehicle (and the braking system) is energised. With the vehicle stationary, the braking system shall verify that none of the specified failures or defects are present before extinguishing the signals. Specified failures or defects which should activate the warning signals mentioned above, but which are not detected under static conditions, shall be stored upon detection and be displayed at start-up and at all times when the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position, as long as the failure or defect persists.

6. TEST

Braking tests which the vehicles submitted for approval are required to undergo, and the braking performance required, are described in annex 3 to this Regulation.

7. MODIFICATION OF VEHICLE TYPE OR BRAKING SYSTEM AND EXTENSION OF APPROVAL

- 7.1. Every modification of the vehicle type or of its braking system shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. That department may then either:
- 7.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have an appreciable adverse effect and that in any case the vehicle still meets the requirements; or
- 7.1.2. require a further report from the Technical Service responsible for carrying out the tests.
- 7.2. Notice of confirmation, extension, or refusal of approval shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3 above, to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.
- 7.3. The competent authority issuing the extension of approval shall assign a series of numbers to each communication form drawn up for such an extension.

8. CONFORMITY OF PRODUCTION

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

- 8.1. A vehicle approved to this Regulation shall be so manufactured as to conform to the type approved by meeting the requirements set forth in paragraph 5 above.
- 8.2. The authority which has granted type approval may at any time verify the conformity control methods applied in each production facility. The normal frequency of these verifications shall be once every two years.

9. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION

- 9.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirements laid down in paragraph 8.1 above are not complied with.
- 9.2. If a Contracting Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith so notify the other Contracting Parties applying this Regulation by means of a copy of the communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

10. PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

If the holder of the approval completely ceases to manufacture a type of vehicle approved in accordance with this Regulation, he shall so inform the authority which granted the approval. Upon receiving the relevant communication, that authority shall inform thereof the other Parties to the Agreement applying this Regulation by means of copies of a communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

11. NAMES AND ADDRESSES OF THE TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS

The Parties to the Agreement applying this Regulation shall communicate to the United Nations secretariat the names and addresses of the technical services responsible for conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms, certifying approval or extension or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

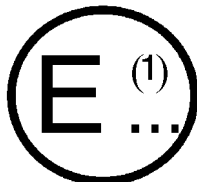
ANNEX 1

COMMUNICATION

(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

Issued by: Name of Administration:

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



concerning: ⁽²⁾

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

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

Approval No: Extension No:

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

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

(2) Strike out what does not apply.

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

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

16. Result of the tests:

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

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

⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

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

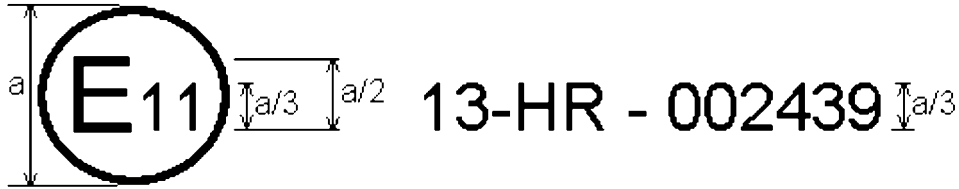
_____ ⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF APPROVAL MARKS

Model A

(See paragraph 4.4 of this Regulation)



a = 8 mm min.

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

Model B

(See paragraph 4.5 of this Regulation)



a = 8 mm min.

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

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

ANNEX 3

BRAKING TESTS AND PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

1. BRAKING TESTS

1.1. General

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

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

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

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

where:

v_o = initial vehicle speed in km/h,

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

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

s_b = distance travelled between v_o and v_b in metres,

s_e = distance travelled between v_o and v_e in metres.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3. Behaviour of the vehicle during braking

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

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

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

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

where:

v_1 = initial speed, at beginning of braking

v_2 = speed at end of braking

v_{max} = maximum speed of the vehicle

n = number of brake applications

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

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

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

1.5.2. Hot performance

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

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

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

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

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

1.5.3. Recovery procedure

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

1.5.4. Recovery performance

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

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

2. PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

2.1. Service braking system

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

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

where:

v = test speed, in km/h

s = stopping distance, in metres

d_m = mean fully developed deceleration, in m/s²

f = force applied to foot control, in daN

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

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

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

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

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

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

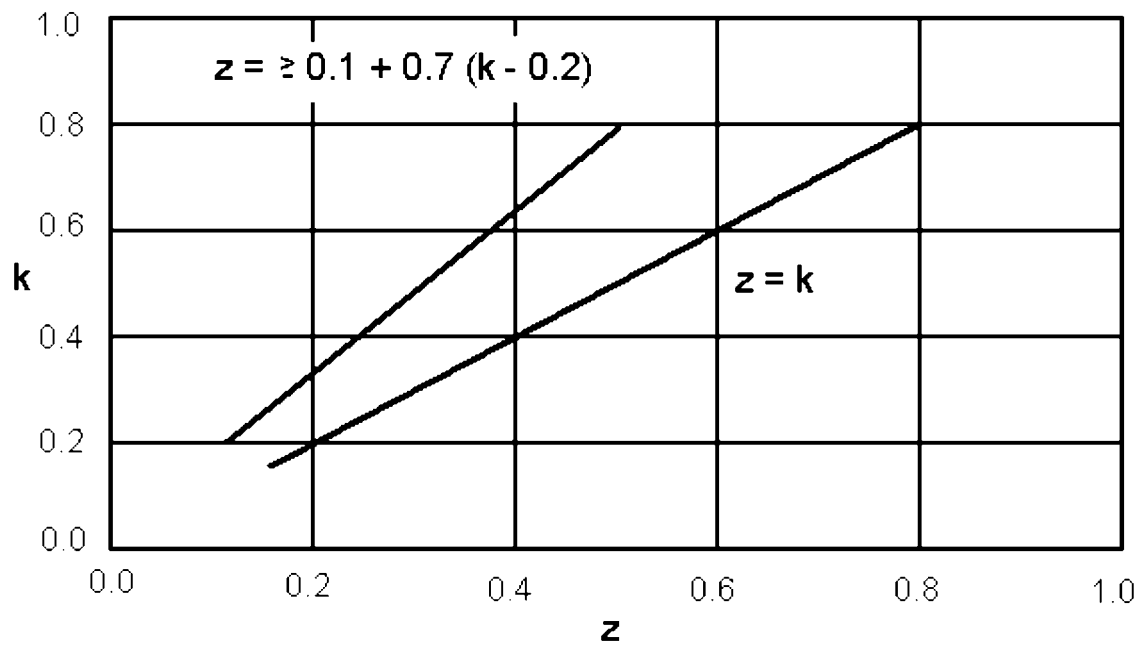
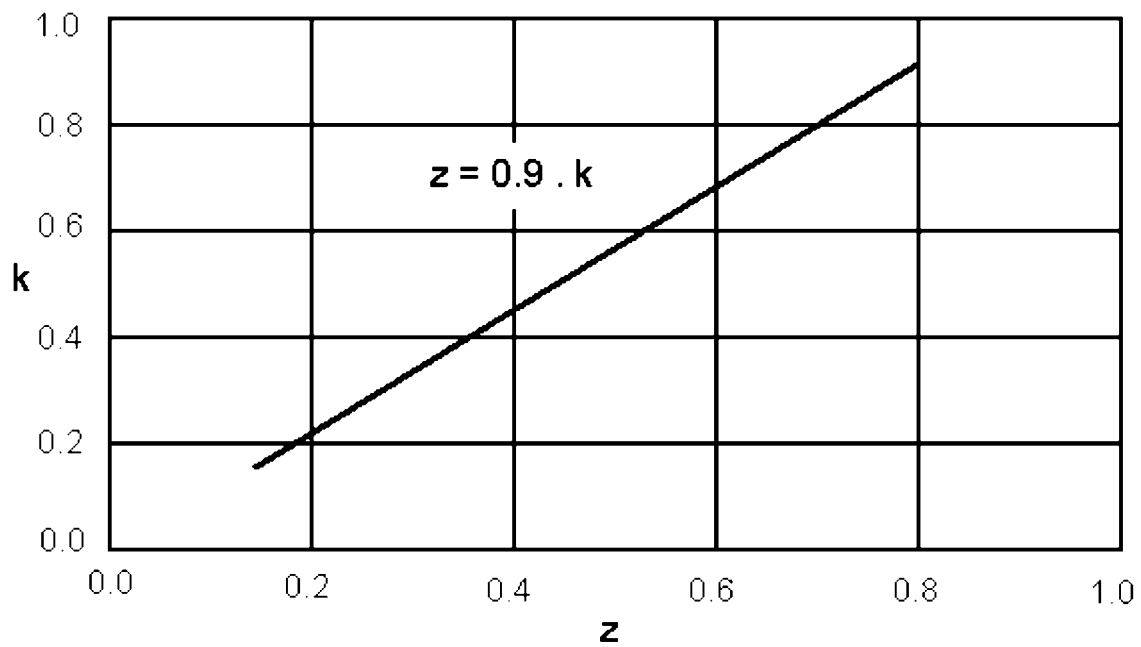


Diagram 2



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:

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

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

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

1.2. Determination of the adhesion utilized (ϵ).

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

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

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

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

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

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

where:

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

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

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

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

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

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

A tolerance of 10 % is accepted.

ANNEX 6

Appendix 3

PERFORMANCE ON DIFFERING ADHESION SURFACES

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

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

ANNEX 6

Appendix 4

METHOD OF SELECTION OF THE LOW ADHESION SURFACE

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

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

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

ANNEX 7

INERTIA DYNAMOMETER TEST METHOD FOR BRAKE LININGS

1. GENERAL

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

2. TEST EQUIPMENT

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

3. TEST CONDITIONS

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

$$I = M R^2$$

where

I = rotational inertia (kgm^2)

R = dynamic tyre rolling radius (m)

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

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

Voorstel voor een besluit van de Raad betreffende de aanvaarding door de Europese Gemeenschap van reglement nr. 109 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties inzake de goedkeuring van de vervaardiging van coverbanden voor bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan

(2000/C 212 E/05)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(1999) 727 def. — 2000/0003(AVC)

(Door de Commissie ingediend op 6 januari 2000)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Besluit 97/836/EG van de Raad van 27 november 1997 inzake de toetreding van de Europese Gemeenschap tot de overeenkomst van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aannemen van eenvoudige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen ⁽¹⁾ („herziene overeenkomst van 1958”), inzonderheid op artikel 3, lid 3, en artikel 4, lid 2, tweede streepje;

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien de instemming van het Europees Parlement,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De uniforme bepalingen van reglement nr. 109 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties inzake de goedkeuring van de vervaardiging van coverbanden voor bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan zijn erop gericht de technische belemmeringen voor de handel in motorvoertuigen tussen de overeenkomstsluitende partijen op te heffen voor wat coverbanden

betreft, terwijl een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming wordt gewaarborgd.

- (2) Reglement nr. 109 is medegedeeld aan de overeenkomstsluitende partijen en is als reglement dat aan de herziene overeenkomst van 1958 is gehecht, in werking getreden voor alle overeenkomstsluitende partijen die op de daarin vermelde datum of data geen bezwaar hebben aangetekend.
- (3) Teneinde de betrokken bedrijven in de gelegenheid te stellen de nodige maatregelen te nemen om te zijner tijd aan de voorschriften van reglement nr. 109 te voldoen, en teneinde de markt voor coverbanden niet te verstoren, met name door data van inwerkingtreding die van lidstaat tot lidstaat zouden kunnen verschillen, zal met het oog op de uniforme toepassing van dit reglement in de gehele Gemeenschap in een later stadium een communautaire richtlijn worden vastgesteld. Reglement nr. 109 zal evenwel niet worden geïntegreerd in het typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

BESLUIT:

Enig artikel

De Europese Gemeenschap aanvaardt reglement nr. 109 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties inzake de goedkeuring van de vervaardiging van coverbanden voor bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan ⁽²⁾.

⁽¹⁾ PB L 346 van 17.12.1997, blz. 78.

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

REGULATION No 109

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

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

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

1. SCOPE

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

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

2. DEFINITIONS — See also figure in annex 9

For the purpose of this Regulation:

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

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

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

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

(a) The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) ⁽¹⁾: „Standards Manual”

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

„Engineering Design Information — obsolete data”

(c) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) ⁽²⁾: „Year Book”

(d) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) ⁽³⁾: „Year Book”

(e) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ⁽⁴⁾: „Standards Manual”

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

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

The tyre standards can be obtained from the following addresses:

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

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

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

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

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

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

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

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

2.33. „Speed symbol” means:

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

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

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

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

3. MARKINGS

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

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

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

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

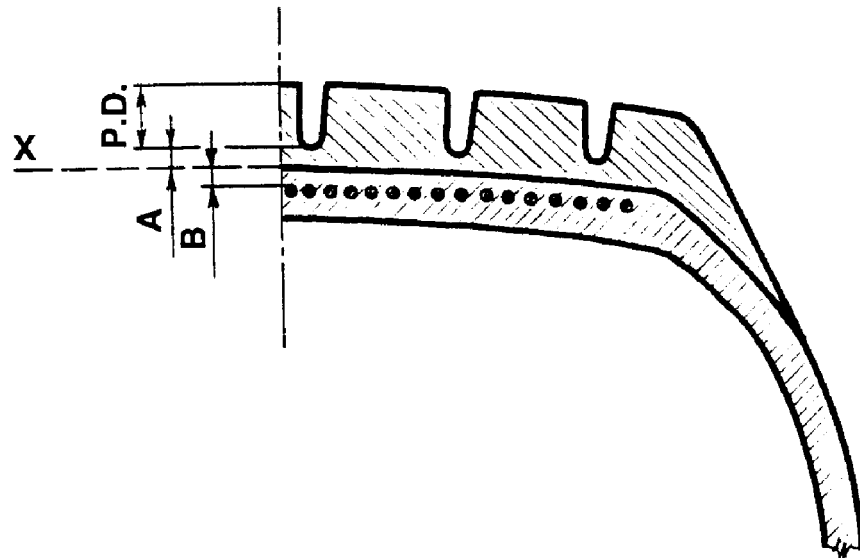
⁽¹⁾ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre),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

6.3. Preparation:

- 6.3.1. After buffing, and before the application of new material, each tyre shall be thoroughly re-examined, at least externally, to ensure its continued suitability for retreading.
- 6.3.2. The entire surface to which new material is to be applied shall have been prepared without overheating. The buffed surface texture shall not contain deep buffing lacerations or loose material.
- 6.3.3. Where procured material is to be used the contours of the prepared area shall meet the requirements of the material manufacturer.
- 6.3.4. Damage caused during buffing must not exceed defined limits of repair, see paragraph 5.3, and must be repaired.
- 6.3.5. Buffing damage to diagonal ply tyres shall not extend beyond the outermost carcass ply in the crown area. It shall be assumed that the first ply encountered is a carcass ply unless a breaker can be positively identified. If a breaker is fitted, localised damage is permissible.
- 6.3.6. Localised buffing damage to the belt of radial tyres is permissible. For larger damage it is permissible for the complete belt or sections of the belt to be replaced. Where a protective breaker is fitted, and can be positively identified as such, if it is damaged it is permissible to remove it and it need not be renewed.
- 6.3.7. Exposed steel parts shall be treated as soon as possible with appropriate material as defined by the manufacturer of that appropriate material.

6.4. Retreading:

- 6.4.1. The retreader must ensure that either the manufacturer or the supplier of repair materials, including patches, is responsible for the following:
- (a) defining method(s) of application and storage, if requested by the retreader, in the national language of the country in which the materials are to be used;
 - (b) defining limits of damage for which the materials are designed, if requested by the retreader, in the national language of the country in which the materials are to be used;
 - (c) ensuring that reinforced patches for tyres, if correctly applied in carcass repairs, are suitable for the purpose;
 - (d) ensuring that the patches are capable of withstanding twice the maximum inflation pressure as given by the tyre manufacturer;
 - (e) ensuring the suitability of any other repair materials for the service intended.
- 6.4.2. The retreader shall be responsible for the correct application of the repair material and for ensuring that the repair is free from any defects which may affect the satisfactory service life of the tyre.
- 6.4.3. The area surrounding a reinforced repair to a sidewall or shoulder of a radial ply tyre may bulge slightly when the tyre is fitted and inflated to the recommended operating pressure. Reinforced repair materials with physical properties that restrict the height of the bulge to not more than 4 mm shall be used.
- 6.4.4. The retreader shall ensure that either the manufacturer or the supplier of tread and sidewall material issues specifications concerning the conditions of storage and use of the material in order to guarantee the material's qualities. If requested by the retreader, this information shall be in the national language of the country in which the materials are to be used.
- 6.4.5. The retreader must ensure that the repair material and/or compound is documented in a manufacturer's or supplier's certificate. The material compound must be suitable for the intended use of the tyre.
- 6.4.6. The processed tyre shall be cured as soon as possible after the completion of all repairs and building-up operations and at the latest according to the material manufacturer's specifications.
- 6.4.7. The tyre shall be cured for the length of time and at the temperature and pressure, appropriate to, and specified for, the materials and processing equipment used. The dimensions of the mould must be appropriate to the thickness of the new material and the size of the buffed tyre.
- 6.4.8. The thickness of original material after buffing and the average thickness of any new material under the tread pattern after retreading shall be as given in paragraphs 6.4.8.1 and 6.4.8.2.
- 6.4.8.1. For radial ply tyres (mm):
- $$3 \leq (A+B) \leq 13 \text{ (3,0 mm min.; 13,0 mm max.)}$$
- $$A \geq 2 \text{ (2,0 mm min.)}$$
- $$B \geq 0 \text{ (0,0 mm min.)}$$



P.D. = Pattern depth

X = Buff line

A = Average thickness of new material under pattern

B = Minimum thickness of original material above belt after buffing

6.4.8.2. For diagonal (Bias-ply) tyres:

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5. Inspection:

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

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

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

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

6.6. Performance test:

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

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

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

7. SPECIFICATIONS

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

7.1.1. Section width:

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

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

where:

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

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

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

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

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

7.1.2. Outer diameter:

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

$$D = d + 2H$$

where:

D: is the theoretical outer diameter in millimetres,

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

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

where:

S_n : is the nominal section width in millimetres;

R_a : is the nominal aspect ratio.

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

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

7.1.3. Method of measuring retreaded tyres:

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

7.1.4. Section width specifications:

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

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

4 per cent in the case of radial ply tyres and

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

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

2 per cent in the case of radial ply tyres and

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

7.1.5. Outer diameter specifications:

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

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

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

where:

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

7.1.5.1.2. For sizes mentioned in paragraph 7.1.2.2 above:

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

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

7.1.5.1.3. The coefficient „a” = 0,97

7.1.5.1.4. The coefficient „b” is:

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

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

8. MODIFICATIONS TO THE APPROVAL

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

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

8.1.2. Require a further investigation of the approval.

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

9. CONFORMITY OF PRODUCTION

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

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

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

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

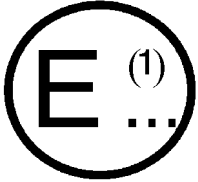
ANNEX 1

COMMUNICATION

(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

issued by: Name of administration:

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



concerning: ⁽²⁾

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

of a retreading production unit pursuant to Regulation No 109.

Approval No: Extension No:

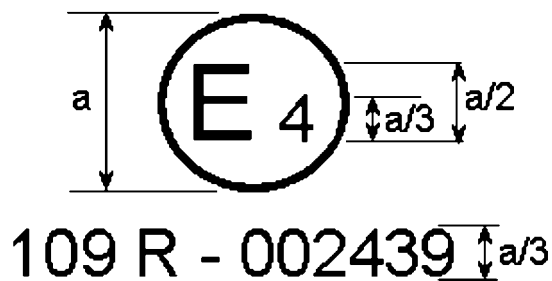
1. Retreader's name or trade mark:
2. Name and address of retreading production unit:
3. If applicable, name and address of retreader's representative:
4. Summarised description as in paragraphs 4.1.3 and 4.1.4 of this Regulation:
5. Technical service and, where applicable, test laboratory approved for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

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

⁽²⁾ Delete that which does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENT OF APPROVAL MARK



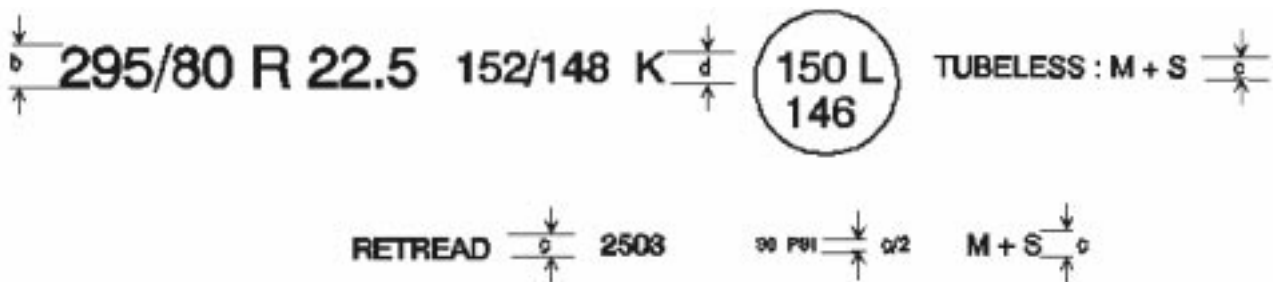
a = 12 mm (minimum)

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

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

ANNEX 3

ARRANGEMENT OF RETREAD TYRE MARKINGS



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

The above example defines a retreaded pneumatic tyre:

Having a nominal section width of 295;

Having a nominal aspect ratio of 80;

Of radial-ply structure (R);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX 4

LIST OF LOAD INDICES AND CORRESPONDING LOAD CAPACITIES

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

ANNEX 5

TYRE SIZE DESIGNATION AND DIMENSIONS

(in accordance with ECE Regulation No 54)

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

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

ANNEX 6

METHOD OF MEASURING PNEUMATIC TYRES

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

ANNEX 7

PROCEDURE FOR LOAD/SPEED ENDURANCE TESTS

(in principle in accordance with Regulation No 54)

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

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

ANNEX 7

Appendix 1

ENDURANCE-TEST PROGRAMME

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

Notes:

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

ANNEX 7

Appendix 2

RELATIONSHIP BETWEEN THE PRESSURE INDEX AND UNITS OF PRESSURE

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

ANNEX 8

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

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

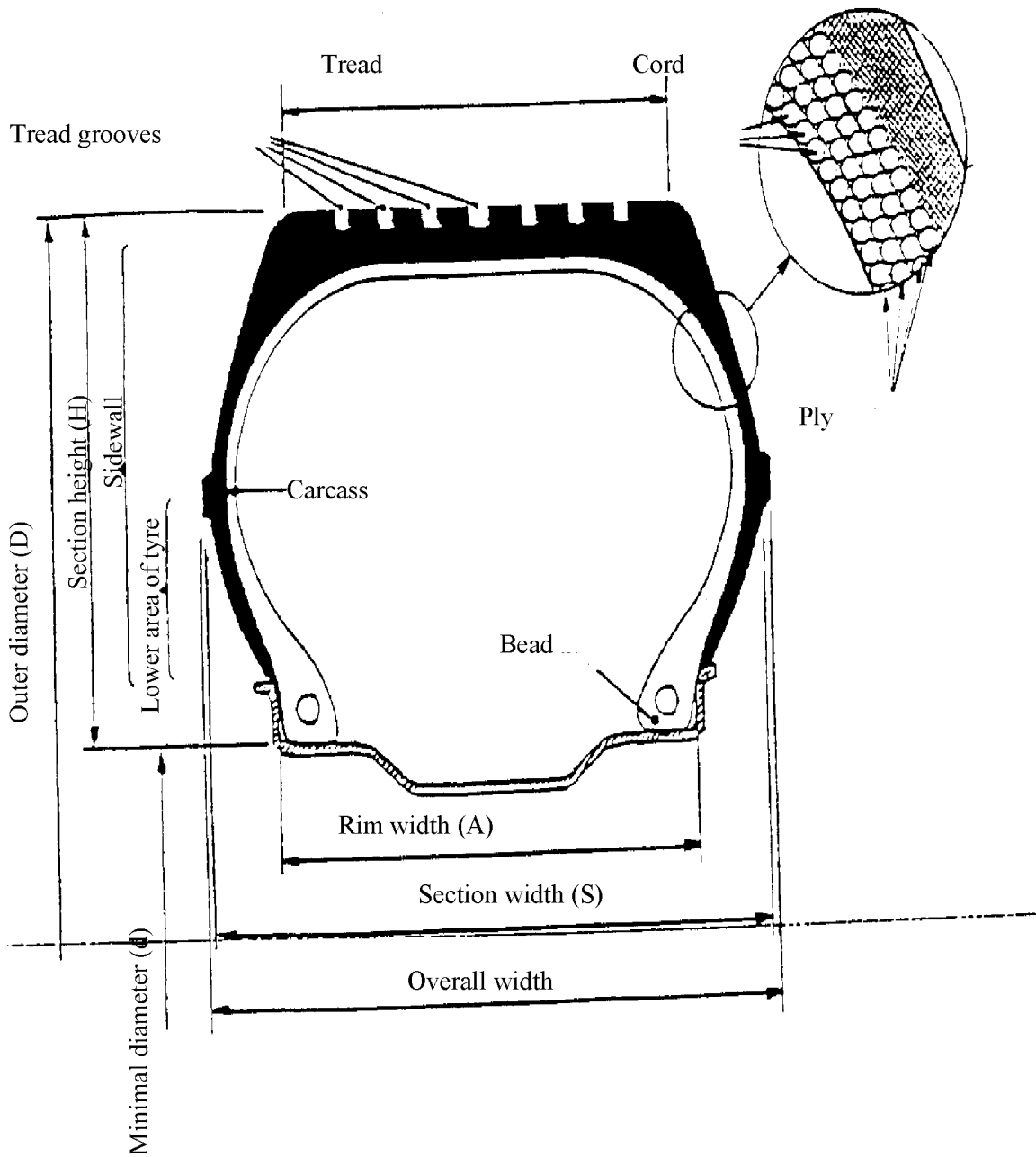
⁽¹⁾ The load indices refer to operation in single formation.

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

ANNEX 9

EXPLANATORY FIGURE

See paragraph 2 of this Regulation



**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voor-
koming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)**

(2000/C 212 E/06)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 142 def. — 2000/0065(COD)

(Door de Commissie ingediend op 22 maart 2000)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité

Gezien van het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met Richtlijn 95/21/EG is een systeem van havenstaatcontrole ingevoerd van de schepen in de Europese Gemeenschap dat gebaseerd is op uniforme inspectie- en aanhoudingsprocedures.
- (2) Het is noodzakelijk om rekening te houden met de wijzigingen welke zijn aangebracht in de verdragen, protocollen, codes en resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de ontwikkelingen welke hebben plaatsgevonden in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs (MOU).
- (3) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege het aantal jaren dat zij in de vaart zijn, de vlag die zij voeren en hun antecedenten. Deze schepen zou daarom toegang tot de havens in de Gemeenschap moeten worden geweigerd, tenzij kan worden aangetoond dat zij op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kunnen worden geëxploiteerd. Er moeten richtsnoeren worden opgesteld waarin de procedures uiteen worden gezet die van toepassing zijn indien aan een bepaald schip de toegang wordt geweigerd of wanneer deze weigering weer ongedaan wordt gemaakt. De lijst met schepen die uit de havens van de Gemeenschap worden geweerd moeten in de Sirenac-databank worden opgenomen en door die databank worden gepubliceerd.
- (4) Schepen met een hoge prioriteitsfactor vormen een bijzonder hoog risico op een ongeval of vervuiling waardoor kan worden gerechtvaardigd dat het noodzakelijk is om deze iedere keer als zij een haven van de Gemeenschap binnenlopen te inspecteren.
- (5) De categorieën schepen die in bijlage V zijn opgenomen vormen ook een belangrijk risico op een ongeval of vervuiling wanneer zij een bepaald aantal jaren in de vaart zijn. Aangezien de autoriteit die inspectie moet uitvoeren in ruime mate zelf kan beslissen of dat soort schepen voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt is het niet mogelijk om uniforme praktijken binnen de Gemeenschap door te voeren. Het is daarom nodig om de inspectie van dat soort schepen verplicht te maken.
- (6) De inhoud van de uitgebreide inspecties waarvoor er in bijlage V, deel B, richtsnoeren zijn neergelegd kan afhankelijk van de autoriteit die de inspectie uitvoert heel verschillend zijn. Deze richtsnoeren moeten daarom verplicht worden gesteld. Er moet evenwel ruimte worden geschapen voor uitzonderingen wanneer een inspectie van dat soort schepen, met name vanwege de toestand waarin de ladingtanks van het schip verkeren of vanwege beperkingen opgelegd door laad- of losactiviteiten onmogelijk is, of uitzonderlijke risico's voor de veiligheid van het schip en zijn bemanning en voor de veiligheid van de haven waarin het schip zich bevindt, zou meebrengen.
- (7) Bepaalde gebreken aan de constructie van het schip kunnen het risico van een ongeval op zee doen toenemen. Indien dit het geval is bij een schip dat een lading olie in bulk vervoert, kunnen dat soort ongevallen desastreuze gevolgen hebben voor het milieu. De autoriteit die de inspectie uitvoert moet een visueel onderzoek instellen in die delen van het schip die toegankelijk zijn om zodoende aan de weet te komen of er sprake is van ernstige corrosie en moet in aansluiting daarop alle noodzakelijke maatregelen nemen, met name ten aanzien van de classificatiebureaus die verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de constructie van de schepen.
- (8) Een uitgebreide inspectie gebaseerd op een verplichte controle van bepaalde aspecten van het schip vergt een aanzienlijke hoeveelheid tijd en organisatie. De voorbereidingen in verband met de inspectie dienen te worden vergemakkelijkt, waardoor deze ook doeltreffender zullen worden. In dit verband dient de kapitein of de exploitant van een schip dat een haven van de Gemeenschap aandoot bepaalde informatie van operationele aard te verstrekken.
- (9) Gezien het risico dat olietankers een aanzienlijke vervuiling kunnen veroorzaken en gezien het feit dat de meeste gebreken die leiden tot aanhouding van een schip voorkomen bij schepen van meer dan 15 jaar oud, moet de regeling voor uitgebreide inspectie worden toegepast op olietankers zodra zij 15 jaar in de vaart zijn.

- (10) Het steeds toenemende belang van de havenstaatcontrole in de strijd tegen praktijken die tegen de normen indruisen heeft tot gevolg dat de taken van de inspecteurs in het algemeen zullen toenemen. Er dienen derhalve bijzondere inspanningen te worden gedaan om overtollige inspecties te vermijden en de informatie aan de inspecteurs met betrekking tot inspecties die in eerder aangedane havens zijn verricht, te verbeteren. Bijgevolg dient in het verslag van de inspectie dat door de inspecteur bij het verrichten van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie is gemaakt, ook te worden vermeld welke delen van het schip reeds geïnspecteerd zijn. De inspecteur in de volgende haven die door het schip wordt aangedaan zal dan in staat zijn om rekening te houden met deze informatie en zal zo nodig besluiten af te zien van de inspectie van een deel van het schip indien bij de vorige inspectie geen tekortkomingen werden ontdekt.
- (11) De overheid van een vlaggenstaat van een geïnspecteerd schip of het betrokken classificatiebureau moet in kennis worden gesteld van het resultaat van de inspectie zodat de ontwikkeling en eventueel de achteruitgang van de toestand van het schip in de gaten kunnen worden gehouden en de nodige maatregelen kunnen worden genomen om problemen te verhelpen zolang er nog tijd voor is.
- (12) Een vervuiling met olie als gevolg van een ongeval kan het milieu en de economie van de getroffen regio aanzienlijk schaden. Er dient derhalve te worden nagegaan of olietankers die havens in de Europese Unie aandoen op passende wijze tegen dat soort risico's gedekt zijn. Wanneer een olietanker die meer dan 2.000 ton olie in bulk vervoert wordt geïnspecteerd, moet de inspecteur controleren of aan boord een verzekeringsdocument of een andere financiële garantie in verband met schade door vervuiling aanwezig is, overeenkomstig het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1969, zoals dit is gewijzigd door het Protocol van 1992.
- (13) Transparantie van de informatie over geïnspecteerde en aangehouden schepen is een essentieel element van het beleid om het gebruik van schepen die niet aan de veiligheidsnormen voldoen te ontmoedigen. In dit verband is het noodzakelijk om de identiteit van de scheepsbevrachter op te nemen in de lijst met gepubliceerde informatie. Het publiek dient ook vollediger en duidelijker te worden ingelicht over de inspecties en aanhoudingen die in de havens van de Europese Unie worden verricht. Daarbij gaat het met name om bijzondere informatie over uitgebreidere inspecties die aan boord van schepen zowel door de autoriteiten in de havenstaat en de classificatiebureaus worden verricht, en een verklaring van de maatregelen welke door de autoriteiten in de havenstaat of de betrokken classificatiebureaus zijn genomen in aansluiting op een bevel tot aanhouding uit hoofde van de richtlijn.
- (14) Het is van essentieel belang dat gevallen waarbij de richtlijn niet juist wordt toegepast of lakse praktijken in bepaalde havens van de Gemeenschap aan de kaak worden gesteld om het risico te vermijden op verschillende veiligheidsniveaus en concurrentievervalsing tussen havens en regio's in de Europese Unie. De Commissie dient daarom over meer gedetailleerde informatie te beschikken, met name over wat er met de schepen in de havens gebeurt, zodat er een gedetailleerd onderzoek kan worden uitgevoerd naar de omstandigheden waaronder de richtlijn wordt toegepast. Dat soort informatie moet jaarlijks aan de Commissie worden verstrekt zodat deze in staat is sneller tussenbeide te komen wanneer er bij de toepassing van de richtlijn afwijkingen worden gevonden.
- (15) De bepalingen van Richtlijn 95/21/EG betreffende de procedure van het opgerichte comité moeten worden gewijzigd in verband met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999, tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (16) Aangezien de maatregelen welke nodig zijn om deze richtlijn ten uitvoer te leggen maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad dienen zij te worden goedgekeurd overeenkomstig de in artikel 5 van dat besluit vastgelegde regelgevingsprocedure,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 95/21/EG van de Raad wordt hierbij als volgt gewijzigd:

1. De titel wordt vervangen door de volgende tekst:

„Richtlijn 95/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole”.
2. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) punt 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) de volgende alinea wordt toegevoegd:

„— het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1969 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1992.”
 - ii) 1 juli 1999 wordt vervangen door 1 juli 2000.
 - b) bij punt 2, wordt 1 juli 1999 vervangen door 1 juli 2000.
3. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

„1. Het totale aantal inspecties van de in artikel 5, lid 2, artikel 6 en artikel 7 genoemde schepen dat de bevoegde instantie van elke lidstaat jaarlijks verricht dient ten minste 25% te bedragen van het aantal afzonderlijke schepen dat de havens van die lidstaat in het laatste kalenderjaar is binnengelopen.”;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

b) lid 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

„2. De bevoegde instantie ziet erop toe dat een inspectie overeenkomstig artikel 6 wordt uitgevoerd op ieder schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 in het Sirenac-informatiesysteem dat niet aan een uitgebreide inspectie is onderworpen.

Bij het selecteren van andere schepen voor inspectie bepalen de bevoegde autoriteiten de prioriteit als volgt:

- absolute prioriteit wordt gegeven aan de schepen opgenomen in bijlage I, deel 1, ongeacht hun prioriteitsfactor;
- de schepen welke zijn opgenomen in bijlage I, deel II, worden geselecteerd in aflopende volgorde, afhankelijk van hun prioriteit op grond van hun prioriteitsfactor.”

4. Artikel 7 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 7

Verplichte uitgebreide inspectie van bepaalde schepen

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat de schepen welke zijn ingedeeld in één van de categorieën van bijlage V, deel A, onderworpen worden aan een uitgebreide inspectie in de eerste haven welke wordt aangedaan na een periode van twaalf maanden sinds de laatste uitgebreide inspectie plaatsvond in een haven van een lidstaat. Deze schepen mogen echter in de periode tussen twee uitgebreide inspecties wel aan de inspectie als bedoeld in artikel 6, leden 1 en 2, worden onderworpen.

2. De exploitant of de kapitein van een schip als bedoeld in het voorgaande lid deelt alle in bijlage V, deel B, genoemde informatie mee aan de bevoegde instantie in de betrokken lidstaat en wel ten minste twee werkdagen vóór de verwachte datum van aankomst in een haven van een lidstaat, of vóór het vertrek uit een haven indien verwacht wordt dat de reis minder dan twee werkdagen in beslag zal nemen.

Schepen die de bovengenoemde informatie niet meedelen aan de betrokken bevoegde instantie worden bij aankomst in de haven van bestemming onderworpen aan een inspectie overeenkomstig artikel 6.

3. Bijlage V, deel C, bevat verplichte richtsnoeren voor uitgebreide inspectie.”

5. Het volgende artikel 7a wordt ingelast:

„Artikel 7 a

Maatregelen om toegang te weigeren aan bepaalde schepen die aan een uitgebreide inspectie zijn onderworpen

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat aan schepen van meer dan 15 jaar oud die in een van de categorieën van

bijlage V, deel A, zijn ingedeeld de toegang tot alle havens in de Gemeenschap wordt geweigerd, behalve in de situaties als omschreven in artikel 11, lid 6, indien deze schepen:

- meer dan tweemaal in de loop van de voorgaande vierentwintig maanden in een haven van een lidstaat zijn aangehouden, en
- de vlag voeren van een staat die voorkomt in de tabel van staten waarvan schepen meer dan gemiddeld zijn aan- en opgehouden (voortschrijdend driejaarlijks gemiddelde), zoals gepubliceerd in het jaarverslag van het Memorandum van Overeenstemming (MOU).

Het verbod om te worden toegelaten wordt onmiddellijk van toepassing nadat een schip toestemming heeft gekregen om de haven te verlaten waar het voor een derde keer is aangehouden.

2. Voor de toepassing van lid 1, voldoen de lidstaten aan de procedures als vastgesteld in bijlage V, deel D.

3. De Commissie publiceert om de zes maanden informatie met betrekking tot schepen waaraan overeenkomstig dit artikel de toegang tot de havens in de Gemeenschap is geweigerd.”

6. Artikel 8 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 8

Inspectierapport

1. Na voltooiing van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie stelt de inspecteur een rapport op met tenminste de in bijlage X genoemde informatie, dat de inspectieresultaten, de delen of elementen van het schip welke zijn geïnspecteerd in het geval van een gedetailleerde of uitgebreide inspectie en de nadere bijzonderheden over de door de inspecteur genomen besluiten vermeldt, alsmede de maatregelen die door de kapitein, de eigenaar of de exploitant moeten worden genomen om de tekortkoming te verhelpen.

2. Een exemplaar van het inspectierapport wordt verstrekt aan de kapitein van het schip, de overheid van de vlaggenstaat en de organisatie die verantwoordelijk is voor scheepsinspecties en voor de afgifte van classificatiecertificaten of certificaten die worden afgegeven namens de vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen. In het geval van tekortkomingen die de aanhouding van het schip wettigen, moet het overeenkomstig lid 1 aan de kapitein te verstrekken document informatie bevatten over de toekomstige publicatie van het aanhoudingsbevel overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.”

7. In artikel 9, lid 5, worden de termen „(bovendien moeten, indien zulks van belang is,) of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de certificaten voor het schip in kennis worden gesteld” vervangen door de woorden „(bovendien moeten, indien zulks van belang is,) . . . of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van classificatiecertificaten voor het schip of certificaten die namens de vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen worden afgegeven in kennis worden gesteld.”

8. In artikel 10, lid 1, worden na de woorden „tegen een . . . besluit tot aanhouding” de woorden „of ontzegging van de toegang tot de haven” toegevoegd.
9. Artikel 14, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:
- a) de woorden „Sirenac E” worden vervangen door het woord „Sirenac”,
- b) de volgende alinea wordt toegevoegd:
- „Voor het uitvoeren van de inspecties zoals bedoeld in de artikelen 6 en 7 worden door inspecteurs de openbare en particuliere databanken betreffende scheepsinspectie geraadpleegd welke toegankelijk zijn via het EQUASIS-informatiesysteem, en wel zodra dit operationeel wordt”.
10. Artikel 15, lid 2, wordt vervangen door de volgende tekst:
- „2. De informatie genoemd in bijlage VIII, delen I en II, en de informatie betreffende de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen als genoemd in artikel 15, lid 3, van Richtlijn 94/57/EG, zal beschikbaar zijn in het Sirenac-systeem. Het zal openbaar worden gemaakt via het EQUASIS-informatiesysteem, wanneer dit laatste operationeel wordt, en wel zo spoedig mogelijk nadat de inspectie is voltooid of de aanhouding is opgeheven.”
11. De artikelen 17 en 18 worden vervangen door de volgende tekst:
- „Artikel 17
- Gegevens voor het toezicht op de tenuitvoerlegging**
- De lidstaten verstrekken de Commissie de informatie als genoemd in bijlage X met de in die bijlage genoemde inter vallen.”
- „Artikel 18
- Regelgevend comité**
1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG opgerichte comité.
2. Waar naar deze bepalingen wordt verwezen is de regelgevingsprocedure welke is vastgelegd in artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, overeenkomstig de bepalingen van artikel 8 van dat besluit.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde periode bedraagt drie maanden.”
12. Artikel 19, onder a), wordt door de volgende tekst vervangen:
- „a) de in artikel 5 genoemde verplichtingen, behalve het in artikel 5, lid 1, genoemde percentage van te inspecteren schepen, aan te passen op basis van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en rekening houdend met de ontwikkelingen in het MOU;”
13. Bijlage I, deel II, wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze richtlijn.
14. In bijlage II, wordt het volgende punt 35 toegevoegd:
- „35. Internationaal verzekeringscertificaat of een andere financiële garantie in verband met de dekking voor schade door vervuiling (voor olietankers welke vallen onder het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1992).”
15. In bijlage III, punt 1, wordt het zinsgedeelte „II-8 en II-11” vervangen door de zinsnede „en II-8.”
16. Bijlage V wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze richtlijn.
17. Bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:
- a) Bij punt 3.1 worden de woorden „Het ontbreken van geldige certificaten” vervangen door de woorden „Het ontbreken van geldige certificaten en documenten”
- b) Het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.2:
- „15. Het in gebreke blijven om het uitgebreide inspectieprogramma overeenkomstig IMO-Resolutie A.744(18) uit te voeren.”
- c) het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.6:
- „5. Inspectierapport ontbreekt of is niet in overeenstemming met voorschrift 13 G (3) (b) van het Marpol-Verdrag.”
18. Bijlage VIII wordt vervangen door de tekst in bijlage III bij deze richtlijn.
19. De bijlagen IX en X worden toegevoegd, waarvan de tekst te vinden is in bijlage IV bij deze richtlijn.
- Artikel 2*
- De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.
- Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
- Artikel 3*
- Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.
- Artikel 4*
- Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

BIJLAGE I

Bijlage I, deel II, wordt vervangen door volgende tekst:

„II. Totale prioriteitsfactor

De volgende schepen komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking.

1. Schepen die een haven van een lidstaat voor de eerste maal of na een afwezigheid van 12 of meer maanden aandoen. Bij toepassing van dit criterium moeten de lidstaten ook rekening houden met de inspecties die zijn uitgevoerd door de partijen bij het Memorandum van Overeenstemming. Wanneer de voor de uitvoering van deze taak benodigde gegevens ontbreken, moeten de lidstaten zich op de beschikbare Sirenac-gegevens baseren en de schepen inspecteren die na de inwerkingtreding van de Sirenac-databank op 1 januari 1993 niet in die databank zijn opgenomen.
2. Schepen die de afgelopen 6 maanden door geen enkele lidstaat geïnspecteerd zijn.
3. Schepen waarvan de overeenkomstig de verdragen afgegeven wettelijk voorgeschreven certificaten inzake de scheepsbouw en -uitrusting en de classificatiecertificaten zijn afgegeven door organisaties die geen erkende organisaties zijn in de zin van Richtlijn 94/57/EG van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.
4. Schepen die onder de vlag varen van een staat die voorkomt op de voortschrijdend driejaarsgemiddeldentabel van boven het gemiddelde liggende aantallen aanhoudingen en vertragingen, bekendgemaakt in het jaarverslag van het Memorandum van Overeenstemming.
5. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een lidstaat te verlaten onder bepaalde voorwaarden, met name
 - a) voor tekortkomingen die voor het vertrek moeten worden verholpen
 - b) voor tekortkomingen die in de volgende haven moeten worden verholpen
 - c) voor tekortkomingen die binnen 14 dagen moeten worden verholpen
 - d) voor tekortkomingen waarvoor andere voorwaarden zijn aangegeven.Indien passende maatregelen zijn genomen en alle tekortkomingen zijn verholpen, wordt daarmee rekening gehouden.
6. Schepen waarbij tijdens een vorige inspectie tekortkomingen zijn vastgesteld, naar gelang van het aantal tekortkomingen.
7. Schepen die in een vorige haven zijn aangehouden.
8. Schepen die onder de vlag varen van een land dat niet alle desbetreffende in artikel 2 van deze richtlijn genoemde verdragen heeft geratificeerd.
9. Schepen die onder de vlag varen van een land met een boven het gemiddelde liggende tekortkomingsverhouding.
10. Schepen waarvan de tekortkomingen ten opzichte van hun klassering boven het gemiddelde liggen.
11. Andere schepen van meer dan 13 jaar oud.

Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de hierboven vermelde schepen houdt de bevoegde instantie, overeenkomstig bijlage I, hoofdstuk 1, van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs, rekening met de totale prioriteitsfactor die op het Sirenac-informatiesysteem wordt getoond. Een hogere prioriteitsfactor betekent hogere prioriteit. De prioriteitsfactor is de som van de toepasselijke prioriteitsfactorwaarden als gedefinieerd in het kader van het Memorandum van Overeenstemming. De punten 5, 6 en 7 gelden alleen voor de inspecties die de laatste 12 maanden zijn verricht. De totale prioriteitsfactor mag niet lager zijn dan de som van de waarden die zijn vastgesteld voor de punten 3, 4, 8, 9, 10, en 11.

Indien binnen drie maanden na de invoering van nieuwe prioriteitsfactorwaarden in het kader van het Memorandum van Overeenstemming de Commissie van oordeel is dat deze waarden niet gepast zijn, kan zij volgens de procedure van artikel 19 van Richtlijn 95/21/EG beslissen dat deze waarden niet van toepassing zijn in het kader van deze richtlijn.”

BIJLAGE II

Bijlage V wordt vervangen door de volgende tekst:

„BIJLAGE V

A. CATEGORIEËN SCHEPEN ONDERWORPEN AAN UITGEBREIDE INSPECTIE (zoals bedoeld in artikel 7, lid 1)

1. Gas- en chemicaliëntankers die ouder zijn dan 10 jaar, bepaald op basis van de data van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
2. Bulkschepen die ouder zijn dan twaalf jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
3. Enkelwandige olietankers die ouder zijn dan 15 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
4. Passagiersschepen die ouder zijn dan 15 jaar, andere dan de passagiersschepen als bedoeld in artikel 2, onder a) en b) van Richtlijn 1999/35/EG.

B. INFORMATIE WELKE VERSTREKT MOET WORDEN AAN DE BEVOEGDE INSTANTIE (zoals bedoeld in artikel 7, lid 2)

- A. naam,
- B. vlag,
- C. eventueel IMO-identificatienummer,
- D. ton draagvermogen (tdwt),
- E. jaar waarin het schip is gebouwd,
- F. voor tankers:
 - F.a. configuratie: enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig,
 - F.b. conditie van de lading en ballasttanks: vol, leeg, gevuld met inerte gassen,
 - F.c. volume en aard van de lading,
- G. waarschijnlijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie,
- H. geplande duur van het verblijf in de haven,
- I. geplande handelingen in de haven van bestemming (laden, lossen, andere),
- J. datum en plaats van de laatste inspectie welke in het kader van de havenstaatcontrole werd uitgevoerd.

C. PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN BEPAALDE CATEGORIEËN SCHEPEN (zoals bedoeld in artikel 7, lid 3)

Afhankelijk van de praktische uitvoerbaarheid of bepaalde beperkingen in verband met de veiligheid van personen, het schip of de haven, dienen tenminste de volgende punten onderdeel uit te maken van uitgebreide inspectie. Inspecteurs dienen te beseffen dat bij bepaalde werkzaamheden aan boord, bijvoorbeeld het laden, de veiligheid in gevaar kan komen als er tijdens die werkzaamheden proeven moeten worden uitgevoerd die daarop een rechtstreekse invloed hebben.

1. ALLE SCHEPEN (alle categorieën van deel A):
 - black-out en het starten van de noodgenerator;
 - inspectie van de noodverlichting;

- werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;
- werking van de lenspompen;
- sluiting van de waterdichte deuren;
- het strijken van een reddingsboot aan de waterzijde;
- beproeving van de afstandsbediende noodstop voor bij voorbeeld ketels, ventilatie en brandstofpompen;
- beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting;
- inspectie van de noodvoedingsbron voor radio-installaties;
- inspectie en, voor zover mogelijk, beproeving van de olieseperator in de machinekamer.

2. GAS- EN CHEMICALIËNTANKERS

Naast de in punt 1 genoemde punten dient de uitgebreide inspectie van gas- en chemicaliëntankers ook onderstaande punten te omvatten:

- bewakings- en veiligheidsinrichtingen van de ladingstank die verband houden met temperatuur, druk en ullage;
- apparatuur voor zuurstofanalyse en explosiemeters, met inbegrip van de ijking daarvan. Beschikbaarheid van uitrusting voor de detectie van chemicaliën (balg), met een voor de specifieke vracht die wordt vervoerd passend aantal geschikte gasdetectiebuizen;
- middelen voor ademhalings- en oogbescherming, voor elke persoon aan boord (indien vereist voor de producten die voorkomen op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval);
- het nagaan dat het vervoerde product voorkomt op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval;
- de vaste brandblusinstallatie aan dek, met schuim, droge chemische stof of met een andere stof, zoals vereist voor het vervoerde product.

3. BULKSCHEPEN

Naast de in punt 1 genoemde punten dient de uitgebreide inspectie van bulkschepen ook onderstaande punten te omvatten:

- mogelijke corrosie van de fundaties van dekwerktuigen;
- mogelijke vervorming en/of corrosie van luiken;
- mogelijke scheuren of corrosieplekken in dwarsschotten;
- toegangen tot de laadruimten;
- evaluatie van de veiligheid van de constructie aan de hand van inspectierapporten, evaluatierapporten betreffende de toestand van het schip, rapporten over diktemetingen en het beschrijvend document waarnaar in de IMO-Resolutie A.744(18) wordt verwezen.

4. OLJETANKERS

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van olietankers ook onderstaande punten omvatten:

- vast aangebracht dekschuimbrandblussysteem;
- brandblusmiddelen in het algemeen;

- inspectie van de brandkleppen in de machinekamer, de pompkamer en accommodatie;
- controle van de druk van het inertgas en het zuurstofgehalte;
- onderzoek naar de aanwezigheid van tekenen die op corrosie zouden duiden bij ten minste één van de ballasttanks,
- evaluatie van de veiligheid van de constructie aan de hand van inspectierapporten, evaluatierapporten betreffende de toestand van het schip, rapporten over diktemetingen en het beschrijvend document waarnaar in de IMO-Resolutie A.744(18) wordt verwezen.

5. PASSAGIERSSCHEPEN DIE NIET ONDER RICHTLIJN 1999/35/EG VALLEN

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van passagiersschepen ook onderstaande punten omvatten:

- beproeving van het branddetectie- en alarmsysteem;
- beproeving of de branddeuren naar behoren sluiten;
- beproeving van het boordomroepsysteem;
- brandoefening waarbij op z'n minst alle persoonlijke brandweeruitrusting wordt gedemonstreerd en waaraan ook een deel van het cateringpersoneel deelneemt;
- demonstratie dat bemanningsleden op sleutelposten bekend zijn met de instructies bij beschadiging van het schip.

Indien zulks nuttig wordt geacht, kan de inspectie, met de toestemming van de kapitein of de eigenaar, worden voortgezet terwijl het schip naar de haven van de lidstaat vaart of daaruit afvaart. De inspecteurs mogen de activiteit op het schip niet hinderen en mogen geen situaties doen ontstaan die volgens de kapitein de veiligheid van de passagiers, de bemanning of het schip in gevaar brengen.

D. VERPLICHTE RICHTSNOEREN BETREFFENDE HET WEIGEREN VAN DE TOEGANG TOT DE HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP (zoals bedoeld in artikel 7a, lid 2)

1. Indien aan de in artikel 7a) beschreven voorwaarden wordt voldaan moet de bevoegde instantie van de haven waar het schip voor de derde maal is aangehouden de kapitein en de eigenaar of de exploitant van het schip schriftelijk in kennis stellen van het feit dat aan het schip de toegang tot de haven is geweigerd.

De bevoegde autoriteit moet ook de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Europese Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken (Centre Administratif des Affaires Maritimes) en het secretariaat van het MOI daarvan in kennis stellen.

Het toegangsverbod wordt van kracht zodra aan het schip toestemming is verleend om de haven te verlaten nadat de tekortkomingen die de aanleiding zijn geweest van de aanhouding zijn verholpen.

2. Het toegangsverbod kan worden opgeheven indien de eigenaar of exploitant van het schip in staat is om ten genoegen van de bevoegde instantie van de haven van bestemming aan te tonen dat het schip geëxploiteerd kan worden zonder gevaar voor de veiligheid van de passagiers of de bemanning, of zonder risico voor andere schepen, dan wel zonder een onredelijke bedreiging voor het mariene milieu te vormen.
3. Met het oog daarop moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen tot opheffing van het toegangsverbod aan de lidstaat van de communautaire haven van bestemming. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een certificaat van de administratie van de vlaggenstaat of van het namens die administratie optredende classificatiebureau, waarin wordt aangetoond dat het schip volledig in overeenstemming is met de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen en aan de in lid 2 genoemde voorwaarden voldoet. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen dient eventueel ook te worden vergezeld van een certificaat van het classificatiebureau dat het schip heeft geëxploiteerd en waaruit blijkt dat dit voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld.
4. Indien het verzoek om het toegangsverbod op te heffen overeenkomstig lid 3 wordt ingediend, moet de lidstaat van de haven van bestemming op grond van de door de eigenaar of de exploitant van het schip verstrekte informatie het schip toestemming verlenen om door te varen naar de desbetreffende haven van bestemming, uitsluitend met de bedoeling om te controleren dat het schip voldoet aan de in lid 2 genoemde voorwaarden.

Bij aankomst in de haven van bestemming dient het schip te worden onderworpen aan een uitgebreide inspectie, waarvan de kosten gedragen zullen worden door de eigenaar of de exploitant van het schip. De uitgebreide inspectie dient tenminste alle terzake dienende punten van bijlage V, deel C, te omvatten alsmede de punten welke tijdens de laatste aanhouding in een haven van een lidstaat werden geïnspecteerd

De uitgebreide inspectie waarnaar in de vorige alinea wordt verwezen dient te worden uitgevoerd door de inspecteurs van de lidstaat van de haven van bestemming, die daarbij zullen worden bijgestaan door inspecteurs van een erkende organisatie in de zin van Richtlijn 94/57/EG, die geen commerciële belangen hebben bij het te inspecteren schip.

5. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie overeenkomstig lid 2 bevredigend zijn voor de lidstaat, moet het toegangsverbod worden opgeheven. De eigenaar of de exploitant van het schip moet daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld.

De bevoegde instantie dient haar besluit tevens schriftelijk kenbaar te maken aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Europese Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken en het secretariaat van het MOU.

6. Informatie betreffende schepen waaraan de toegang tot havens in de Gemeenschap is geweigerd moet beschikbaar worden gemaakt in het Sirenac-systeem en overeenkomstig de bepalingen van artikel 15 en bijlage VIII worden gepubliceerd."

BIJLAGE III

Bijlage VIII wordt vervangen door de volgende tekst:

„BIJLAGE VIII

Publicatie van informatie in verband met aanhoudingen en inspecties in de havens van de lidstaten (waarvan sprake in artikel 15)

- I. De informatie die gepubliceerd wordt in overeenstemming met artikel 15, lid 1, dient het volgende te omvatten:**

- naam van het schip,
- IMO-nummer,
- type van het schip,
- tonnage (gt),
- bouwjaar,
- naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip,
- in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter en het type charter (een charter voor een reis of een tijdcharter),
- vlaggenstaat,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,

- haven waar en datum waarop de laatste uitgebreide inspectie heeft plaatsgevonden met eventueel de vermelding of er een aanhouding werd bevolen,
- haven waar en datum waarop de laatste speciale inspectie heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die deze inspectie heeft uitgevoerd,
- het aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande 24 maanden,
- land en haven van aanhouding,
- de datum waarop de aanhouding is opgeheven,
- de duur van de aanhouding, in dagen,
- het aantal geconstateerde tekortkomingen en de redenen voor aanhouding, in duidelijke en expliciete bewoordingen,
- beschrijving van de maatregelen die door de bevoegde instantie zijn genomen, en voorzover van toepassing, door het classificatiebureau als maatregel volgend op de aanhouding,
- wanneer het schip onderworpen is aan een weigering van toegang tot iedere haven binnen de Gemeenschap, de redenen voor deze maatregel, in duidelijke en expliciete bewoordingen,
- aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid droeg in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid,
- beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen, of waaraan de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap is geweigerd.

II. De informatie betreffende geïnspecteerde schepen die in overeenstemming met artikel 15, lid 2, openbaar wordt gemaakt dient het volgende te omvatten:

- naam van het schip,
 - IMO-nummer,
 - type van het schip,
 - tonnage (gt),
 - bouwjaar,
 - naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip,
 - in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter en het type charter (een charter voor een reis of een tijdcharter),
 - vlaggenstaat,
 - het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,
 - het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,
 - land, haven en datum van inspectie,
 - aantal tekortkomingen, per tekortkomingscategorie.”
-

BIJLAGE IV

De volgende bijlagen IX en X worden toegevoegd:

„BIJLAGE IX

Inspectierapport opgesteld overeenkomstig artikel 8

Het inspectierapport moet tenminste de volgende punten omvatten:

I. Algemeen

1. Bevoegde instantie die het rapport heeft geschreven
2. Datum en plaats van inspectie
3. Naam van het geïnspecteerde schip
4. Vlag
5. Type van het schip
6. IMO-nummer
7. Roepnaam
8. Tonnage (gt)
9. Draagvermogen (voorzover van toepassing)
10. Jaar waarin het schip is gebouwd
11. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven
12. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen
13. Naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip
14. Naam en adres van de bevrachter en type charter (charter per reis of tijdcharter) indien de schepen vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren
15. Definitieve datum waarop het inspectierapport is geschreven

II. Informatie over de inspectie

1. Certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen, instantie of organisatie die het/de betrokken certificaat/certificaten heeft afgegeven, met inbegrip van de datum van afgifte en de datum waarop deze aflopen
2. Delen of elementen van het schip welke geïnspecteerd werden (in het geval van een gedetailleerde of uitgebreide inspectie)
3. Soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie)
4. Aard van de tekortkomingen
5. Genomen maatregelen

III. Aanvullende informatie in het geval van aanhouding

1. Datum van het aanhoudingsbevel
2. Datum waarop het aanhoudingsbevel is opgeheven
3. Aard van de tekortkomingen die een aanhoudingsbevel wettigen
4. Informatie over de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie
5. Aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid droeg in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid
6. Genomen maatregelen.

BIJLAGE X

Gegevens welke moeten worden verstrekt in de context van de controle op de tenuitvoerlegging

De lidstaten moeten de volgende informatie meedelen aan de Commissie overeenkomstig artikel 17, onder gebruikmaking van onderstaande modeltabellen.

1. Gegevens welke jaarlijks moeten worden verstrekt

Ieder jaar moeten de lidstaten uiterlijk op 1 april de Commissie de volgende gegevens verstrekken over het vorige jaar.

- 1.1 Aantal inspecteurs dat uit hun naam optreedt in het kader van de havenstaatcontrole.

Deze informatie moet aan de Commissie worden meegedeeld onder gebruikmaking van de volgende modeltabel.

Haven/gebied	Aantal voltijdse inspecteurs	Aantal deeltijdse inspecteurs (1)	Omgerekend naar voltijdse arbeid
Haven X . . .			
Haven Y . . .			
Totaal			

(1) Indien de inspecties die in de context van de havenstaatcontrole worden uitgevoerd slechts een gedeelte van de werkzaamheden van de inspecteurs uitmaken, moeten de werkzaamheden van alle inspecteurs worden uitgedrukt in een voltijdse inspecteurs-equivalent.

Deze informatie moet verstrekt worden op nationaal niveau en voor iedere haven van de betrokken lidstaat. Voor het doel van deze bijlage wordt ervan uitgegaan dat een haven een afzonderlijke haven betekent alsook het geografisch gebied dat bestreken wordt door een inspecteur of een team van inspecteurs, waarin eventueel verschillende afzonderlijke havens kunnen zijn begrepen. Dezelfde inspecteur kan werken in meer dan één haven/geografisch gebied.

- 1.2 Totaal aantal afzonderlijke schepen dat een haven op nationaal niveau is binnengelopen.

2. Op kwartaalbasis te verstrekken gegevens

De lidstaten moeten de Commissie om de drie maanden een gedetailleerde lijst doen toekomen van bewegingen van afzonderlijke schepen die hun havens zijn binnengelopen, onder gebruikmaking van het volgende model.

Haven X . . .								
Datum van aankomst	IMO-nummer	Naam	Vlag	Type	Tonnage	Jaar waarin het schip is gebouwd	Classificatiebureau	Datum van vertrek
. /. . /2 /. . /2 . . .
. /. . /2 /. . /2 . . .”

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties

(2000/C 212 E/07)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 142 def. — 2000/0066(COD)

(Door de Commissie ingediend op 22 maart 2000)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De veiligheid en de voorkoming van verontreiniging op zee kan verbeterd worden door een goede en verplichte uitvoering door de vlaggenstaten van de desbetreffende geldende internationale geldende verdragen.
- (2) Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ⁽¹⁾, als gewijzigd bij Richtlijn 97/58/EG ⁽²⁾, van de Commissie, voorzag in de opzet van een communautair systeem van erkenning van technische organisaties, die overeenkomstig de internationale verdragen, in verschillende mate gemachtigd kunnen worden tot het inspecteren van schepen en het namens de lidstaten afgeven van de desbetreffende veiligheidscertificaten.
- (3) Bij de praktische toepassing van de richtlijn is gebleken dat bepaalde aanpassingen van de communautaire erkenning van technische organisaties in hoge mate zouden hebben bijgedragen tot versterking van dit systeem en tot vereenvoudiging van de op de lidstaten rustende plichten op het gebied van toezicht en rapportage.
- (4) Sinds de aanneming van Richtlijn 94/57/EG zijn in verband met bepaalde ontwikkelingen op het vlak van de desbetreffende communautaire en internationale wetgeving verdere aanpassingen van Richtlijn 94/57/EG noodzakelijk geworden.

(5) Met name is in het kader van Richtlijn 94/57/EG de toepassing gewenst van de wijzigingen van de internationale verdragen, samen met de protocollen en wijzigingen daarvan en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter, als bedoeld in artikel 2, onder d) van Richtlijn 94/57/EG, die van kracht zijn geworden na de aanneming van de richtlijn en de desbetreffende resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

(6) Ter bevordering van een doeltreffende uitvoering van de in de internationale verdragen neergelegde verplichtingen van de vlaggenstaten is op de twintigste zitting van de voltallige vergadering van de IMO Resolutie A.847 (20) aangenomen inzake richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de tenuitvoerlegging van IMO-instrumenten.

(7) De IMO heeft bij Resolutie A.741 (18) van de vergadering van 4 november 1993 de internationale veiligheidsbeleidscodes (ISM-code) goedgekeurd, en deze code verbindend is verklaard in het nieuwe hoofdstuk IX van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS).

(8) Met het oog op een uniforme tenuitvoerlegging van de ISM-code zijn richtsnoeren betreffende de tenuitvoerlegging van de ISM-code door overheidsinstanties op 23 november 1995 goedgekeurd door de IMO bij resolutie A.788 (19).

(9) Ter harmonisatie van de wettelijk voorgeschreven onderzoeken en inspecties die de vlaggenstaten volgens de internationale verdragen moeten uitvoeren heeft de IMO op 4 november 1993 Resolutie A.746 (18) aangenomen inzake onderzoekrichtlijnen in het kader van het Geharmoniseerde Systeem van Onderzoek en Certificatie.

(10) Een goede score op het gebied van veiligheid en voorkoming van verontreiniging gemeten met betrekking tot alle door een organisatie geklasseerde schepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen wordt van essentieel belang voor de toekenning en handhaving van de eerste erkenning.

(11) De beoordeling van de naleving van de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG, met het oog op verlening van de eerste erkenning aan de technische organisaties die gemachtigd willen worden om namens de lidstaten te werken, is doeltreffender, indien zij volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak door de Europese Commissie inzake wordt.

⁽¹⁾ PB L 319, 12.12.1994, blz. 20.

⁽²⁾ PB L 274, 7.10.1997, blz. 8.

- (12) Tevens kan het permanent toezicht op de erkende organisaties dat dient om te beoordelen of zij zich houden aan de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG, doeltreffender worden, als het volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak gebeurt. Daarom dient deze taak namens de gehele Gemeenschap te worden opgedragen aan de Commissie en de lidstaat die de erkenning voorstelt.
- (13) Naast het gezag dat een lidstaat moet hebben om de erkenning van een namens hem werkende organisatie op te schorten, moet er ook een soortgelijk gezag op communautair niveau bestaan, dat de Commissie toelaat om op basis van de comitéprocedure de erkenning van een organisatie voor een bepaalde tijd te schorsen, indien deze organisatie op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie minder goed presteert, en zij nalaat de geëigende corrigerende maatregelen te nemen, in weerwil van een daartoe strekkend verzoek.
- (14) Het besluit tot intrekking van de erkenning van een organisatie die niet aan de bepalingen van de richtlijn voldoet, en wier prestaties op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie onvoldoende zijn geworden, moet op communautair niveau, dus door de Commissie, volgens de comitéprocedure worden genomen.
- (15) Aangezien Richtlijn 94/57/EG vrijheid van dienstverlening in de Unie waarborgt, dient de Gemeenschap met de derde landen waar sommige van de erkende organisaties gevestigd zijn te onderhandelen over een gelijke behandeling voor de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties.
- (16) De beperking van de financiële aansprakelijkheid van de namens de lidstaten werkende organisaties vormde een grote belemmering bij de goede tenuitvoerlegging van Richtlijn 94/57/EG. Harmonisatie van deze beperking op communautair niveau zal het probleem helpen oplossen.
- (17) De bepalingen van Richtlijn 94/57/EG betreffende de comitéprocedure moeten worden gewijzigd en aangepast om rekening te houden met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (18) Aangezien transparantie en uitwisseling van informatie tussen de betrokken partijen voor de voorkoming van ongevallen op zee van fundamenteel belang is, dienen de erkende organisaties alle relevante informatie over de staat van de schepen in hun klasse aan de autoriteiten van de havenstaatcontrole te verstrekken.
- (19) Om te verhinderen dat schepen van klasse veranderen om zo niet de nodige reparaties te hoeven uitvoeren wisselen

de erkende organisaties onderling alle relevante informatie uit over de staat van van klasse veranderende schepen.

- (20) Tot de kwalitatieve criteria waaraan de technische organisaties moeten voldoen om op communautair niveau te worden erkend en deze erkenning te behouden, behoort ook de bepaling dat uitsluitend fulltime-inspecteurs de wettelijk voorgeschreven taken mogen uitvoeren waartoe de organisatie gemachtigd is. De organisatie moet al haar personeel en kantoren, ook de regionale kantoren, goed onder controle hebben, en moet haar eigen prestatiedoelen en -indicatoren op veiligheids- en verontreinigingspreventiegebied vaststellen. De organisatie moet een systeem opzetten voor het meten van de kwaliteit van haar diensten. Richtlijn 94/57/EG dient in die zin te worden gewijzigd.

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 94/57/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in punt b) worden de woorden „met inbegrip van een bij Euros geregistreerd schip, zodra dit register door de Raad is goedgekeurd” geschrapt;
- b) in punt d) worden de woorden „die op het tijdstip van aanneming van deze richtlijn van toepassing zijn” vervangen door „op 1 juli 2000 van toepassing zijn”.

2. Artikel 3, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

Aan het einde van het lid wordt de volgende zin toegevoegd: „De lidstaten gaan te werk overeenkomstig de bepalingen van de Bijlage en het Aanhangsel Resolutie A.847 (20) van de IMO betreffende richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten”.

3. Artikel 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

„1. De lidstaten kunnen bij de Commissie een verzoek om erkenning indienen voor de organisaties die aan de criteria van de bijlage en de bepalingen van artikel 14, leden 2, 4 en 5 voldoen. De lidstaten verstrekken aan de Commissie complete informatie over, en bewijzen van, de naleving van deze voorschriften. De Commissie verricht vervolgens een inspectie van de organisaties waarvoor een verzoek om erkenning is ontvangen, om na te gaan of de organisaties aan bovengenoemde voorschriften voldoen. Bij de beslissing over de erkenning wordt rekening gehouden met de in artikel 9 bedoelde gegevens over de prestaties van de organisatie op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie. De erkenning wordt door de Commissie verleend volgens de procedure van artikel 7.

⁽¹⁾ PB L 184, 17.7.1999, blz. 23.

2. De lidstaten kunnen bij de Commissie een verzoek indienen voor een tot drie jaar beperkte erkenning voor organisaties die voldoen aan alle criteria van de Bijlage behalve die van de punten 2 en 3 van het hoofdstuk „Algemene criteria” van de Bijlage. De in lid 1 genoemde procedure is hier eveneens van toepassing, met dien verstande dat de organisatie tijdens de inspectie aan alle criteria van de bijlage moet worden getoetst, behalve aan die van de punten 2 en 3 van het hoofdstuk „Algemene criteria”. De rechtsgeldigheid van deze erkenning is beperkt tot de lidstaten die de erkenning hebben aangevraagd.

3. Op alle organisaties die erkend zijn zal, mede met het oog op verlenging van de in lid 2 bedoelde tijdelijke erkenning, nauwlettend toezicht worden uitgeoefend door het krachtens artikel 7 opgericht comité. Bij een besluit tot verlenging van de erkenning wordt geen rekening gehouden met de criteria van de punten 2 en 3 van het hoofdstuk „Algemene criteria” van de Bijlage, omdat gekeken wordt naar de in artikel 9 bedoelde prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie. In het besluit wordt vermeld onder welke voorwaarden de verlenging wordt toegekend, met name waar het gaat om de in lid 2 voorziene beperking van de rechtsgeldigheid van de erkenning.

4. Door de Commissie wordt overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 een lijst van erkende organisaties opgesteld en bijgewerkt. De lijst wordt gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

5. De organisaties die op de dag van inwerkingtreding van deze richtlijn reeds erkend waren op grond van Richtlijn 94/57/EG blijven erkend. Of ze voldoen aan de nieuwe bepalingen van deze richtlijn zal bij de in artikel 11 bedoelde eerste inspecties worden beoordeeld.”

4. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) In lid 1 wordt de vermelding „artikel 3, lid 2, onder 1)” vervangen door „artikel 3, lid 2, onder 2)”, en de woorden „in de Gemeenschap gevestigde” worden geschrapt.

b) Lid 2 wordt geschrapt.

c) Lid 3 wordt lid 2, het zinsdeel „zijnerzijds de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties erkent” wordt vervangen door „de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties op basis van wederkerigheid behandelt”. Aan het einde van het lid wordt de volgende zin toegevoegd: „Voorts kan de Europese Gemeenschap verlangen dat het derde land de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties op basis van wederkerigheid behandelt”.

5. Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

„2. De werkafspraken worden vastgesteld in de vorm van een formele schriftelijke en niet-discriminerende overeenkomst of een gelijkwaardige juridische regeling waarin de door de organisaties uit te voeren specifieke taken en functies worden omschreven en die minimaal behelst:

— de eisen van aanhangsel II bij Resolutie A.739(18) van de IMO over richtlijnen voor het machtigen van organisaties die namens de overheid optreden, als vermeld in de bijlage, aanhangsels en toevoeging bij MSC/Circulaire 710 en MEPC/Circulaire 307 betreffende een modelovereenkomst voor de machtiging van erkende organisaties die namens de overheid optreden,

— de volgende bepalingen betreffende de beperking van de financiële aansprakelijkheid:

i) indien de overheid in laatste instantie door een rechtbank aansprakelijk wordt gesteld voor verlies van of schade aan goederen, persoonlijk letsel of dood in verband met een incident, waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door opzet, verzuim of grove nalatigheid van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadevergoeding door de erkende organisatie in de mate waarin verlies, schade, letsel of dood naar het oordeel van de rechtbank, door de erkende organisatie is veroorzaakt;

ii) indien de overheid in laatste instantie door een rechtbank aansprakelijk wordt gesteld voor persoonlijk letsel of dood in verband met een incident, waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door nalatigheid, roekeloosheid of verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadevergoeding door de erkende organisatie tot een bedrag van ten hoogste 5 miljoen euro in de mate waarin genoemd letsel of de dood naar het oordeel van de rechtbank door de erkende organisatie is veroorzaakt;

iii) indien de overheid in laatste instantie door een rechtbank aansprakelijk wordt gesteld voor verlies van of schade aan goederen in verband met een incident, waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door nalatigheid, roekeloosheid of verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadevergoeding door de erkende organisatie tot een bedrag van ten hoogste 2,5 miljoen euro in de mate waarin het verlies of de schade naar het oordeel van de rechtbank door de erkende organisatie is veroorzaakt;

iv) partijen zijn geen van beiden onderling aansprakelijk voor bijzondere, indirecte of bijkomende verliezen of schade als gevolg van of voortvloeiend uit de in het kader van de overeenkomst verrichte diensten, waartoe zonder beperking behoren winstderiving, productieverlies, contractverlies, gebruiksderiving, bedrijfsonderbreking of andere door een partij door welke oorzaak dan ook geleden of opgelopen verliezen;

v) onverminderd het bovenstaande zullen de erkende organisatie, haar ambtenaren, werknemers of anderen die namens de erkende organisatie optreden tegenover iedere eis die het gevolg is van de prestaties of non-prestaties van de erkende organisatie in het kader van deze overeenkomst recht hebben op dezelfde verdediging (met inbegrip van, maar niet beperkt tot vrijstelling of beperking van aansprakelijkheid) als waarover het personeel van de eigen overheid zou kunnen beschikken, indien zij het werk zelf hadden verricht;

— een periodieke controle door de bevoegde instantie of door een door de instantie benoemd onpartijdig extern orgaan van de wijze waarop de door haar gemachtigde organisaties hun taken uitvoeren, als bedoeld in artikel 11, lid 1,

— de mogelijkheid van aselecte en gedetailleerde inspecties van schepen,

— de rapportering van belangrijke gegevens betreffende de door hen geklasseerde vloot en de wijziging of de intrekking van de klassering van vaartuigen ongeacht hun vlag, als bedoeld in artikel 14, lid 3".

b) Lid 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

„4. Iedere lidstaat verschaft de Commissie en de overige lidstaten nauwkeurige informatie over de overeenkomstig dit artikel vastgestelde werkafpraak.”

6. Artikel 7 wordt vervangen door de volgende tekst:

„De Commissie wordt bijgestaan door een comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorzeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

Wanneer wordt verwezen naar dit artikel, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, overeenkomstig artikel 7, lid 3, en artikel 8.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG voorziene periode bedraagt drie maanden.

Dit comité wordt minstens éénmaal per jaar door de Commissie bijeengeroepen, alsmede wanneer dit vereist is in verband met de schorsing van de machtiging van een organisatie door een lidstaat, of de schorsing van een erkenning door de Commissie krachtens het bepaalde in artikel 10. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.”

7. Artikel 8, lid 1, eerste alinea, wordt vervangen door de volgende tekst:

„— de toepassing, in het kader van deze richtlijn, van in werking getreden latere wijzigingen van de internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties als vermeld in de artikelen 2, onder d), en 6, lid 2.”

8. Artikel 9 wordt vervangen door de volgende tekst:

„1. Wanneer de in artikel 4 bedoelde organisaties niet meer voldoen aan de criteria van de bijlage of niet in overeenstemming zijn met de in lid 2 bedoelde prestatiegegevens met betrekking tot veiligheid en verontreinigingspreventie, wordt hun erkenning ingetrokken. Tot intrekking van de erkenning wordt door de Commissie besloten volgens de procedure van artikel 7, nadat de betrokken organisatie de gelegenheid heeft gekregen haar opmerkingen te maken.

2. Bij de opstelling van ontwerpbesluiten met betrekking tot de in lid 1 bedoelde zaken houdt de Commissie zowel rekening met de resultaten van de in artikel 11 bedoelde inspecties van erkende organisaties als met de prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie van de organisaties, die voor alle schepen die zij onder klasse hebben, ongeacht onder welke vlag zij varen, gemeten worden.

De prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie worden vastgesteld aan de hand van de statistieken die in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole of soortgelijke programma's zijn samengesteld. Andere aanwijzingen kunnen worden verkregen uit analyses van ongevallen waarbij door de erkende organisaties geklasseerde schepen betrokken waren.

Bij de beoordeling van de prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie wordt ook rekening gehouden met de door de lidstaten in het kader van artikel 12 opgestelde rapporten.

Het krachtens artikel 7 opgerichte comité bepaalt de criteria op grond waarvan aan de hand van de in dit lid bedoelde informatie wordt beslist wanneer de prestaties van een namens een vlaggenstaat optredende organisatie beschouwd mogen worden als een onaanvaardbare bedreiging van de veiligheid en het milieu. De Commissie legt op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat de ontwerpbesluiten met betrekking tot de in lid 1 bedoelde zaken aan het comité voor."

9. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

- a) De eerste twee zinnen worden lid 1, en worden vervangen door de volgende tekst:

„1. Niettegenstaande de in de bijlage vermelde criteria kan een lidstaat die van oordeel is dat hij een erkende organisatie niet langer kan machtigen om namens hem de in artikel 3 omschreven taken uit te oefenen die machtiging schorsen in het kader van de volgende procedure:"

- b) De volgende leden worden toegevoegd:

„2. Wanneer de Commissie van oordeel is dat de prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie van een erkende organisatie slechter worden, zonder dat evenwel intrekking van de erkenning op grond van de in artikel 9, lid 2, bedoelde criteria gerechtvaardigd is, kan zij beslissen de erkende organisatie hiervan op de hoogte te stellen en haar verzoeken passende maatregelen ter verbetering van haar prestatiescore op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie te nemen. Indien de erkende organisatie de Commissie geen passend antwoord geeft, of indien de Commissie van oordeel is dat de door de erkende organisatie genomen maatregelen niet tot verbetering van de prestatiescore op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie hebben geleid, kan de Commissie besluiten de erkenning van de organisatie volgens de procedure van artikel 7 te schorsen voor één jaar, nadat de betrokken organisatie de gelegenheid heeft gekregen haar opmerkingen te maken. In die tijd mag de erkende organisatie geen certificaten afgeven dan wel verlengen voor onder de vlag van lidstaten varende schepen, terwijl de in het verleden door de organisatie afgegeven of verlengde certificaten geldig blijven.

3. De in lid 2 bedoelde procedure is ook van toepassing, wanneer de Commissie over bewijzen beschikt dat een erkende organisatie niet aan het bepaalde in artikel 14, leden 3, 4 of 5 heeft voldaan.

4. Een jaar na de vaststelling van het besluit van de Commissie om de erkenning van een organisatie te schorsen beoordeelt de Commissie of de de in de leden 2 en 3 bedoelde tekortkomingen die tot de schorsing

hebben geleid zijn opgeheven. Indien de tekortkomingen nog steeds bestaan, wordt de erkenning ingetrokken volgens de procedure van artikel 7."

10. Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

- a) In lid 1 wordt de volgende tekst geschrapt: „en dat zij voldoen aan de criteria in de bijlage. Dit kan hij nagaan door zijn bevoegde instantie rechtstreeks toezicht te laten houden op de erkende organisaties of, indien deze in een andere lidstaat gevestigd zijn, door voor dit toezicht een beroep te doen op de toezichthoudende instantie van de betrokken lidstaat."

- b) In lid 2 worden de woorden „Iedere lidstaat voert daartoe tweejaarlijkse controles uit" vervangen door „Iedere lidstaat voert daartoe minstens om de twee jaar controles uit".

- c) De leden 3 en 4 worden geschrapt.

- d) Toegevoegd wordt het nu volgende lid 3:

„3. De Commissie inspecteert regelmatig en tenminste om de drie jaar samen met de lidstaat die de desbetreffende erkenningsaanvraag heeft ingediend alle erkende organisaties, om na te gaan of zij aan de criteria van de bijlage voldoen. De Commissie baseert zich bij de keuze van te inspecteren organisaties vooral op de veiligheids- en verontreinigingspreventiescore van de organisatie, het ongevallencijfer, en de door de lidstaten overeenkomstig artikel 12 geproduceerde prestatierapporten. De inspectie kan een bezoek aan regionale vestigingen van de organisatie en aselechte en gedetailleerde inspecties van schepen omvatten. De Commissie verschaft de lidstaten een rapport met de resultaten van de inspectie."

11. Artikel 12 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Bij de uitoefening van hun inspectierechten en het nakomen van hun verplichtingen als havenstaat melden de lidstaten het aan de Commissie en de overige lidstaten wanneer zij ontdekken dat door namens een vlaggenstaat optredende organisaties geldige certificaten zijn afgegeven aan een schip dat niet aan de desbetreffende bepalingen van de internationale overeenkomsten voldoet, of dat een schip met een geldig klassecertificaat een tekortkoming heeft die valt onder de in dat certificaat vermelde kenmerken. Alleen gevallen van schepen die een ernstig gevaar betekenen voor veiligheid en milieu of waarbij sprake is van ernstige nalatigheid van de kant van de organisaties worden op grond van dit artikel gemeld."

12. Artikel 13 wordt geschrapt.

13. De artikelen 14, 15, 16 en 17 worden respectievelijk de artikelen 13, 14, 15 en 16.

14. Artikel 14, leden 3 en 4, wordt vervangen door de volgende tekst:

„3. De erkende organisaties verschaffen alle relevante informatie over de door hen geklasseerde vloot, de veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, aan de overheidsinstantie en de Commissie, ongeacht de vlag waaronder de schepen varen. De informatie over alle achterstallige onderzoeken, de nog niet opgevolgde aanbevelingen, de klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden en exploitatiebeperkingen die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd ongeacht de vlag waaronder de schepen varen wordt ook doorgegeven aan het Sirenac informatiesysteem voor inspecties in het kader van de havenstaatcontrole.

4. De erkende organisaties geven geen certificaten af voor een schip ongeacht de vlag waaronder het vaart dat om veiligheidsredenen is gedeclasseerd of van klasse verandert alvorens de bevoegde instantie van de vlaggenstaat in te lichten, opdat kan worden bepaald of een volledige inspectie noodzakelijk is.”

Toegevoegd wordt het nu volgende lid 5:

„5. Wanneer een schip van de ene erkende organisatie naar de andere overgaat, stelt de overdragende organisatie de opnemende organisatie in kennis van alle achterstallige onderzoeken, de nog niet opgevolgde aanbevelingen, de klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden en exploitatiebeperkingen die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd. Bij de overdracht bezorgt de afgevende organisatie de opnemende organisatie het complete dossier van het schip. De opnemende organisatie mag de scheepscertificaten pas afgeven, nadat alle achterstallige onderzoeken naar behoren zijn voltooid en aan alle niet opgevolgde aanbevelingen of eerder aan het schip opgelegde klassevoorwaarden is voldaan overeenkomstig de aanwijzingen van de overdragende organisatie. Alvorens tot afgifte van de certificaten over te gaan moet de overnemende organisatie de overdragende organisatie op de hoogte stellen van de datum van afgifte van de certificaten, en bevestigt de datum, plaats en maatregelen die zijn genomen om ieder achterstallig onderzoek te verrichten, en aan iedere nog niet opgevolgde aanbeveling en exploitatievoorwaarde te voldoen. Met het oog op een goede toepassing van de bepalingen van dit lid werken de erkende organisaties met elkaar samen.”

15. Artikel 15, lid 3, wordt vervangen door de volgende tekst:

„3. De lidstaten stellen de Commissie en de overige lidstaten onverwijld in kennis van alle bepalingen van nationaal recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen”.

16. De bijlage bij de Richtlijn wordt als volgt gewijzigd:

a) Het woord „dient” wordt vervangen door het woord „moet” in punt 2 of hoofdstuk „A. ALGEMENE CRITERIA”.

b) Het woord „is” in de tweede zin van punt 3 van hoofdstuk „A. ALGEMENE CRITERIA” blijft onveranderd.

c) De woorden „dient. . . te” worden vervangen door het woord „moet” in punt 4 van hoofdstuk „A. ALGEMENE CRITERIA”

d) De woorden „dient. . . te” worden vervangen door het woord „moet” in punt 4 van hoofdstuk „A. ALGEMENE CRITERIA”. Aan het einde van het punt worden de volgende woorden toegevoegd: „of op te slaan in een elektronische databank die toegankelijk is voor alle betrokken partijen”.

e) Het woord „mag” in de eerste en tweede zin van punt 6 van hoofdstuk „A. ALGEMENE CRITERIA” blijft onveranderd.

f) Het woord „moet” in punt 7 van hoofdstuk „A. ALGEMENE CRITERIA” blijft onveranderd.

g) Na het woord „overheid” in punt 4 van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” worden de woorden „en de Commissie” toegevoegd.

h) Aan het einde van punt 5 van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” worden de volgende woorden toegevoegd: „Het beleid van de organisatie moet gebaseerd zijn op prestatiedoelen en -indicatoren op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie”.

i) Aan het einde van punt 6, onder b) van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” worden de volgende woorden toegevoegd: „en er wordt een intern systeem opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot deze voorschriften en regelingen”.

j) Aan het einde van punt 6, onder c) van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” worden de volgende woorden toegevoegd: „en er wordt een intern systeem opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot de naleving van de internationale verdragen”.

k) Punt 6, onder g) van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” wordt vervangen door de volgende tekst:

„g) grote wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de organisatie is gemachtigd uitsluitend door eigen fulltime-inspecteurs of fulltime-inspecteurs van andere erkende organisaties worden uitgevoerd; in alle gevallen moeten de fulltime-inspecteurs over uitgebreide kennis beschikken van het specifieke scheepstype waarop zij de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden verrichten, alsmede van de desbetreffende toepasselijke voorschriften;”.

l) Het woord „en” aan het einde van punt 6, onder i) van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” wordt geschrapt.

m) Punt 6, onder j) van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” wordt vervangen door de volgende tekst:

„j) de organisatie in alle vestigingen een uitgebreid systeem van geplande en gedocumenteerde interne controles inzake met de kwaliteit verband houdende activiteiten toepast”.

n) Aan het einde van punt 6 van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” worden de twee volgende paragrafen toegevoegd:

„k) de volgens het Geharmoniseerd Systeem van Onderzoek en Certificatie vereiste wettelijk voorgeschreven onderzoeken en inspecties waartoe de organisatie gemachtigd is, worden verricht volgens de bepalingen van de Bijlage en het Aanhangsel bij resolutie A.746 (18) van de IMO betreffende richtlijnen voor onderzoek in het kader van het Geharmoniseerd Systeem van Onderzoek en Certificatie;

l) de directe bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden van hoofdkantoor en regionale kantoren van het bureau duidelijk worden afgebakend.”

o) Punt 7, onder b) van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” wordt vervangen door de volgende tekst:

„b) alle krachtens de internationale overeenkomsten vereiste inspecties en onderzoeken voor de afgifte van de certificaten uit te voeren, waaronder de middelen voor beoordeling van door gebruikmaking van gekwalificeerd beroepspersoneel en overeenkomstig de bepalingen van de Bijlage bij „Reso-

lutie A.788 (19) van de IMO betreffende richtlijnen voor de tenuitvoerlegging van de Internationale Veiligheidsbeleidscode (ISM) door de overheid” de toepassing en handhaving van het veiligheidsbeleidsysteem, zowel aan de wal als aan boord van schepen die bestemd zijn om onder de certificatie te vallen.”

p) De woorden „dient . . . te” in punt 9 van hoofdstuk „B. BIJZONDERE CRITERIA” worden vervangen door het woord „moet”.

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk twaalf maanden na de vaststelling van deze richtlijn daaraan te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen

(2000/C 212 E/08)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 142 def. — 2000/0067(COD)

(Door de Commissie ingediend op 22 maart 2000)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen om de veiligheid in het zeevervoer te verhogen en verontreiniging te voorkomen.
- (2) De Gemeenschap is ernstig bezorgd over de scheepsongevallen met olietankers en de daarmee gepaard gaande verontreiniging van haar kusten en schade aan haar fauna en flora en andere maritieme hulpbronnen.
- (3) In haar mededeling „Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee”⁽¹⁾ wees de Commissie op het verzoek van de buitengewone Raadsbijeenkomst van de ministers van Milieu en Vervoer van 25 januari 1993 om de maatregelen te steunen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ter vermindering van de kloof die zich op veiligheidsgebied voordoet tussen nieuwe en bestaande schepen, door het verbeteren en/of geleidelijk uit de vaart nemen, na een redelijke bedrijfsperiode, van bestaande schepen die volgens vroegere normen zijn gebouwd, met bijzondere aandacht voor olietankers die niet voldoen aan de gewijzigde bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 en het daaraan verbonden Protocol van 1978 (MARPOL 73/78) dat in 1982 in werking trad.

(4) In zijn resolutie over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee⁽²⁾ verwelkomde het Europees Parlement de mededeling van de Commissie en verzocht het met name om maatregelen ter verbetering van de veiligheidsnormen voor tankschepen.

(5) In zijn resolutie van 8 juni 1993⁽³⁾ verleende de Raad zijn volle steun aan de doelstellingen van de mededeling van de Commissie.

(6) Op internationaal niveau heeft de Internationale Maritieme Organisatie in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 en het daaraan verbonden Protocol van 1978 (MARPOL 73/78) internationaal overeengekomen regels ter preventie van verontreiniging vastgesteld die van invloed zijn op het ontwerp en de exploitatie van olietankschepen.

(7) Belangrijke amendementen op het MARPOL-verdrag 73/78 met strengere maatregelen betreffende de ontwerp- en bouwnormen voor olietankers zijn door de IMO vastgesteld op 6 maart 1992 en van kracht geworden op 6 juli 1993. Deze maatregelen schrijven eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor voor olietankers die op of na 6 juli 1996 zijn opgeleverd en zijn gericht op het voorkomen van olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding. In het kader van deze amendementen werd vanaf 6 juli 1995 een invoeringsregeling voor enkelwandige, vóór die datum opgeleverde olietankers van kracht waarbij dergelijke tankers uiterlijk 25 jaar en in sommige gevallen 30 jaar na de opleveringsdatum ervan aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp dienen te voldoen. Tengevolge van deze maatregelen mogen bestaande enkelwandige olietankers die niet voldoen aan de eisen van MARPOL 73/78 betreffende gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan, op internationaal niveau tot uiterlijk 2007, en in sommige gevallen tot 2012 in de vaart blijven, tenzij zij voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78. Voor bestaande enkelwandige olietankers die aan de eisen van MARPOL 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan voldoen, loopt deze termijn uiterlijk in 2026 af.

⁽¹⁾ COM(93) 66 def. van 24.2.1993.

⁽²⁾ PB C 91 van 28.3.1994, blz. 301.

⁽³⁾ PB C 271 van 7.10.1993, blz. 1.

- (8) Voordat deze amendementen op MARPOL 73/78 werden aangebracht, stelden de Verenigde Staten reeds in 1990 de Oil Pollution Act vast, waarmee dubbelwandeisen werden gesteld aan zowel nieuwe als bestaande tankschepen. Deze eisen houden in dat na 1 januari 2010 enkelwandige olietankers zonder dubbele bodem of dubbele zijwanden niet meer naar en van havens in de V.S. mogen varen, tenzij zij aan de dubbelwandeisen voldoen. Voorts mogen dergelijke enkelwandige olietankers vanaf 2005 niet meer naar en van havens in de V.S. varen wanneer zij een levensduur van 25 jaar, en in sommige gevallen 23 jaar bereiken, tenzij zij aan de dubbelwandeisen voldoen. Voor enkelwandige olietankers met dubbele bodem of dubbele zijwanden wordt deze eindtermijn vastgesteld op 1 januari 2015 en bedraagt de levensduurlimiet van het schip in de voorafgaande periode tussen 2005 en 2015 30 jaar, en in sommige gevallen 28 jaar.
- (9) Naar verwachting zullen, door de verschillen tussen de internationale regeling en de door de Verenigde Staten ingevoerde regeling inzake levensduurlimiet en uiterste einddata voor de toepassing van de dubbelwandeisen op bestaande enkelwandige olietankers, enkelwandige olietankers die gezien hun levensduur niet langer naar en van havens in de V.S. mogen varen, vanaf 2005 en in het bijzonder na de uiterste einddata 2010 en 2015, hun handelsactiviteiten naar andere delen van de wereld, waaronder de Europese Unie, zullen verplaatsen en in de vaart zullen blijven totdat zij moeten voldoen aan de dubbelwandeisen overeenkomstig de levensduurlimieten als bedoeld in het MARPOL-verdrag van 73/78.
- (10) Uit een vergelijking van de levensduur van tankschepen en ongevalstatistieken blijkt dat het ongevalpercentage voor oudere schepen stijgt. Men is het er internationaal over eens dat met de vaststelling van de amendementen op MARPOL 73/78 inzake de toepassing van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp op bestaande enkelwandige olietankers wanneer deze een bepaalde levensduur bereiken, deze tankers een hogere graad van bescherming krijgen tegen accidentele olieverschuiving in geval van aanvaring of stranding.
- (11) Het is in het belang van de Gemeenschap dat maatregelen worden genomen om te voorkomen dat enkelwandige olietankers die wegens een hoge levensduur of na de uiterste data, in het kader van de Oil Pollution Act 1990 niet meer naar en van havens in de V.S. mogen varen, wel naar en van Europese havens zullen gaan of blijven varen, waardoor het risico van accidentele olieverschuiving in Europese wateren blijft bestaan of groter wordt.
- (12) Deze maatregelen moeten worden gebaseerd op het beginsel van het MARPOL-verdrag van 73/78 dat de bestaande enkelwandige olietankers tegen de tijd dat zij een bepaalde levensduur bereiken, moeten voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp. De levensduurlimiet in deze maatregelen moet worden afgestemd op die van de Oil Pollution Act 1990 en daarom moet worden overgegaan tot een versnelde invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van MARPOL 73/78 voor bestaande enkelwandige olietankers door de levensduurlimiet te verlagen en uiterste data te specificeren overeenkomstig die van de Oil Pollution Act 1990, waarna deze schepen aan deze normen moeten voldoen als voorwaarde om een haven of de binnenwateren van een lidstaat van de Gemeenschap te mogen binnenvaren.
- (13) De eis van Voorschrift 13G van bijlage I bij MARPOL 73/78 dat bestaande enkelwandige olietankers moeten voldoen aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp is alleen van toepassing op ruwe-olietankschepen van 20 000 ton massa of meer en op productentankschepen van 30 000 ton massa of meer. De eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I van MARPOL 73/78 zijn van toepassing op olietankers van 600 ton massa of meer die op of na 6 juli 1996 zijn opgeleverd. Door dit verschil in minimumtonnage in het toepassingsgebied wordt de categorie enkelwandige ruwe-olietankers die vóór 6 juli 1996 zijn opgeleverd en een massa tussen 600 en 20 000 ton hebben, evenals productentankschepen die vóór 6 juli 1996 zijn opgeleverd met een massa tussen 600 en 30 000 ton, ongemeoid gelaten. Gezien het belang van deze categorie olietankers met een lagere tonnenmaat voor het verkeer binnen de Gemeenschap dienen soortgelijke maatregelen te worden genomen om ervoor te zorgen dat ook deze tankers moeten voldoen aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van MARPOL 73/78. Daartoe moet een geleidelijke invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van MARPOL 73/78 voor deze categorie enkelwandige olietankers als voorwaarde worden gesteld om een haven of de binnenwateren van een lidstaat van de Gemeenschap binnen te varen.
- (14) In zijn resolutie over de olievlek voor de Franse kust van 20 januari 2000 verwelkomde het Europees Parlement iedere inspanning van de Commissie om de datum waarop alle olietankers verplicht een dubbelwandige bouw moeten hebben, te vervroegen.
- (15) De versnelde invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers moet gepaard gaan met aanvullende maatregelen ter bevordering van het handelsverkeer met dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers voordat de versnelde invoering plaatsheeft. Deze aanvullende maatregelen moeten bestaan in financiële stimulansen voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers en ontmoedigingen voor enkelwandige olietankers die naar of van havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen.

- (16) Deze aanvullende maatregelen moeten worden gebaseerd op de beginselen als vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks⁽¹⁾. Deze beginselen voorzien in de toepassing van lagere haven- en loodsrechten voor de meest milieuvriendelijke olietankers in tegenstelling tot die welke minder bescherming tegen olieverontreiniging bieden.
- (17) Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad houdt geen rekening met het hogere niveau van bescherming tegen accidentele olieverontreiniging dat wordt geboden door dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers in vergelijking met enkelwandige olietankers. Daarom wordt in de verordening met betrekking tot de verlaging van haven- en loodsrechten geen onderscheid gemaakt tussen dubbelwandige olietankers en enkelwandige olietankers met gescheiden-ballasttanks.
- (18) Gezien de naderende uiterste datum voor enkelwandige olietankers die niet aan de vereisten van MARPOL 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing ervan voldoen, zijn er geen redenen om de differentieële heffingsregeling waarin Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad voorziet tussen dergelijke olietankers en tankers die voldoen aan de vereisten van MARPOL 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing ervan, nog langer te handhaven.
- (19) Met het oog op het bevorderen van het handelsverkeer van dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers naar Europese havens, moeten de financiële stimulanzen van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad worden vervangen door een regeling waarbij tijdens de periode van de versnelde invoering de exploitatie van olietankers die aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen wordt aangemoedigd en de exploitatie van olietankers die nog niet aan deze eisen voldoen wordt ontmoedigd. Daartoe dient Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad te worden ingetrokken.
- (20) De financiële stimulanzen voor olietankers die aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen en de financiële ontmoedigingen voor olietankers die nog niet aan deze normen voldoen, moeten worden gebaseerd op een gecombineerde regeling waarbij een verlaging van haven- en loodsrechten wordt verleend voor olietankers die aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen en een verhoging van de haven- en loodsrechten wordt toegepast voor olietankers die nog niet aan deze normen voldoen.
- (21) Haven- en loodsrechten moeten in verhouding staan tot de geleverde diensten en op een niet-discriminerende wijze worden berekend.
- (22) Deze gecombineerde regeling van verlagingen en verhogingen van haven- en loodsrechten moet in evenwicht zijn om inkomstenverlies voor de verstrekkers van haven- en loodsdiensten te voorkomen en te vermijden dat dergelijke verliezen een nadelig effect zouden hebben op de kwaliteit van deze diensten of gecompenseerd zouden moeten worden door de haven- en loodsrechten te verhogen voor schepen die niet bij het vervoer van olie en olieproducten zijn betrokken.
- (23) Gelet op de progressieve toename van het aantal dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers en de afname van het aantal enkelwandige olietankers tijdens de periode van de versnelde invoering van de nieuwe eisen, moeten de opbrengsten voor de verstrekkers van haven- en loodsdiensten in evenwicht worden gehouden door de verlaging van de haven- en loodsrechten voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers regressief naar de levensduur van deze schepen en de verhoging van haven- en loodsrechten voor enkelwandige olietankers progressief naar de levensduur van deze schepen te maken. Deze differentieële heffingsregeling mag niet langer worden toegepast wanneer de vervanging van enkelwandige olietankers door dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers is voltooid.
- (24) Aangezien de vereiste maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze verordening maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽²⁾, moeten zij worden vastgesteld door middel van de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit.
- (25) Sommige bepalingen van deze verordening die verwijzingen naar de voorschriften van het MARPOL-verdrag van 73/78 bevatten, kunnen door de Commissie, daarin bijgestaan door het comité, worden gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met vastgestelde of in werking getreden amendementen op deze voorschriften. Ook kunnen de percentages van de verlagingen en verhogingen van haven- en loodsrechten in de bijlage door dat comité worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat de opbrengsten voor de verstrekkers van haven- en loodsdiensten in evenwicht worden gehouden, gelet op het tempo en de mate waarin enkelwandige olietankers tijdens de invoeringsperiode door dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers worden vervangen.

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Het doel van deze verordening is de vaststelling van:

- een versneld invoeringssysteem voor de toepassing van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van het MARPOL-verdrag van 73/78 op enkelwandige olietankers, en

⁽¹⁾ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- een systeem van financiële stimulansen en ontmoedigingen, waarbij een verlaging van haven- en loodsrechten wordt verleend voor olietankers die aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen en een verhoging van deze rechten wordt geheven voor olietankers die nog niet aan deze normen voldoen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op alle olietankers van 600 ton massa en meer,

- bij het binnenvaren van een haven of de binnenwateren van een lidstaat, ongeacht hun vlag, of
- die onder de vlag van een lidstaat varen.

Artikel 3

Definities

Ten behoeve van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „MARPOL 73/78”: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, als gewijzigd bij het daaraan verbonden Protocol van 1978, samen met de van kracht zijnde amendementen daarop;
2. „olietanker”: een olietankschip als omschreven in Voorschrift 1 (4) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
3. „draagvermogen”: de massa als omschreven in Voorschrift 1 (1) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
4. „nieuwe olietanker”: een nieuw olietankschip als omschreven in Voorschrift 1 (26) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
5. „ruwe-olietanker”: een ruwe-olietankschip als omschreven in Voorschrift 1 (29) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
6. „productentanker”: een productentankschip als omschreven in Voorschrift 1 (30) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
7. „enkelwandige olietanker”: een olietankschip dat niet voldoet aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78;
8. „dubbelwandige olietanker”: een olietankschip dat voldoet aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78;
9. „levensduur”: de levensduur van een schip, uitgedrukt in aantal jaren na de opleveringsdatum ervan;
10. „havenautoriteit”: een natuurlijk of rechtspersoon die een vergoeding aanrekenen aan schepen voor het verlenen van faciliteiten en diensten aan de scheepvaart;

11. „loodsautoriteit”: een natuurlijk of rechtspersoon die het recht heeft loodsdiensten te verlenen voor de scheepvaart.

Artikel 4

Naleving van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp door enkelwandige olietankers

1. De lidstaten staan niet toe dat enkelwandige olietankers hun havens of binnenwateren na de vroegste van de hierna vermelde data binnenvaren, tenzij dergelijke tankers uiterlijk op de vroegste van die data voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78:

1. voor ruwe-olietankers van 20 000 ton massa en meer en productentankers van 30 000 ton massa en meer die niet voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 23 jaar bereiken of 1 juni 2005;
 2. voor ruwe-olietankers van 20 000 ton massa en meer en productentankers van 30 000 ton massa en meer die voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 28 jaar bereiken of 1 januari 2010;
 3. voor ruwe-olietankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 20 000 ton en productentankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 30 000 ton die niet voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 25 jaar bereiken of 1 januari 2015;
 4. voor ruwe-olietankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 20 000 ton en productentankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 30 000 ton die voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 30 jaar bereiken of 1 januari 2015.
2. Andere constructieve of operationele voorzieningen zoals hydrostatisch gebalanceerd beladen als bedoeld in Voorschrift 13G(7) van bijlage I bij MARPOL 73/78 worden niet toegestaan als alternatieven voor het voldoen aan de eisen van lid 1.

Artikel 5

Differentiële heffing van haven- en loodsrechten voor dubbelwandige en enkelwandige olietankers

1. De lidstaten zorgen ervoor dat havenautoriteiten en loodsautoriteiten bij het aanrekenen van haven- en loodsrechten aan olietankers een differentiële heffing toepassen in de zin dat:

- de rechten voor dubbelwandige olietankers ten minste verlaagd worden met de in de bijlage vermelde percentages ten opzichte van de rechten die worden toegepast op enkelwandige olietankers met hetzelfde draagvermogen en een levensduur van minder dan 5 jaar, en
 - de rechten voor enkelwandige olietankers ten minste verhoogd worden met de in de bijlage vermelde percentages ten opzichte van de rechten die worden toegepast op enkelwandige olietankers met hetzelfde draagvermogen en een levensduur van minder dan 5 jaar.
2. Wanneer de haven- en loodsrechten op een andere basis dan draagvermogen worden aangerekend, zorgen de lidstaten ervoor dat de door havenautoriteiten en loodsautoriteiten toegepaste heffingsregeling voorziet in ten minste dezelfde percentages verlaging van de rechten voor dubbelwandige olietankers en verhoging van de rechten voor enkelwandige olietankers als vermeld in lid 1.
3. De differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten mag niet langer worden toegepast op de laatste van de data als genoemd in artikel 4.

Artikel 6

Kennisgeving aan de IMO

Het voorzitterschap van de Raad en de Commissie stellen de Internationale Maritieme Organisatie in kennis van de vaststelling van deze verordening, waarbij wordt verwezen naar artikel 211, lid 3, van Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

Artikel 7

Controle en verslaglegging

1. De lidstaten gaan geregeld na of de havenautoriteiten en de loodsautoriteiten de differentiële heffingsregeling als bedoeld in artikel 5 correct toepassen.
2. De lidstaten doen de Commissie jaarlijks een verslag toekomen over de resultaten van deze controle, inclusief de inbreuken die door hun havenautoriteiten en loodsautoriteiten zijn begaan. Het verslag wordt uiterlijk 30 april van het jaar dat volgt op het jaar waarop het betrekking heeft, ingediend.

Artikel 8

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is ingesteld bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad ⁽¹⁾.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, geldt de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van de Raad, overeenkomstig artikel 7, lid 3, en artikel 8 daarvan.
3. De periode als bedoeld in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedraagt drie maanden.

Artikel 9

Wijzigingsprocedure

1. De verwijzingen in de artikelen naar de voorschriften van bijlage I bij MARPOL 73/78 kunnen, overeenkomstig de procedure van artikel 8 worden gewijzigd, om ze in overeenstemming te brengen met door de IMO vastgestelde amendementen op deze voorschriften
2. De percentages van de verlagingen en verhogingen van de differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten in de bijlage kunnen overeenkomstig de procedure van artikel 8 worden gewijzigd, om rekening te houden met het tempo en de mate waarin enkelwandige olietankers tijdens de invoeringsperiode door dubbelwandige olietankers worden vervangen.

Artikel 10

Intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad

Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks ⁽²⁾ wordt ingetrokken met ingang van (12 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening).

Artikel 11

Tenuitvoerlegging

1. De lidstaten stellen te zijner tijd, maar vóór de datum van toepassing als bedoeld in artikel 12, de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast die nodig zijn om aan deze verordening te voldoen.
2. Wanneer de lidstaten maatregelen als bedoeld in lid 1 vaststellen, wordt daarin naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die maatregelen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie onverwijld alle bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze verordening vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de overige lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 12

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*. Zij is van toepassing (12 maanden na de datum van inwerkingtreding).

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

⁽¹⁾ Richtlijn 93/75/EEG van de Raad betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19).

⁽²⁾ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 1.

BIJLAGE

Differentiële heffing van haven- en loodsrechten voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers en enkelwandige olietankers

Minimum percentages verlagingen en verhogingen toe te passen als bepaald in artikel 5

Levensduur van het schip	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	> 25
Verlaging voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers	- 25 %	- 20 %	- 15 %	- 10 %	- 5 %	geen
Verhoging voor enkelwandige olietankers	geen	+ 10 %	+ 15 %	+ 20 %	+ 25 %	+ 30 %