

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 63 E

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

48e jaargang

15 maart 2005

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I Mededelingen	
	Raad	
2005/C 63 E/01	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 11/2005 van 9 december 2004, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ⁽¹⁾	1
2005/C 63 E/02	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 12/2005 van 9 december 2004, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van de Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad	11
2005/C 63 E/03	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 13/2005 van 9 december 2004, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft	26

NL

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

I

(Mededelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 11/2005

vastgesteld door de Raad op 9 december 2004

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2005/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer

(Voor de EER relevante tekst)

(2005/C 63 E/01)

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 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het voorstel van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ⁽³⁾ en Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer ⁽⁴⁾ zijn van belang voor de totstandkoming van een gemeenschappelijke markt voor binnenlandse vervoersdiensten, de verkeersveiligheid en de arbeidsvoorwaarden.

⁽¹⁾ PB C 241 van 28.9.2004, blz. 65.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 20 april 2004 (PB C 104 E van 30.4.2004), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 9 december 2004 en standpunt van het Europees Parlement van ...

⁽³⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

⁽⁴⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 432/2004 van de Commissie (PB L 71 van 10.3.2004, blz. 3).

(2) In het witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” heeft de Commissie aangegeven dat aanscherping van de controles en sancties noodzakelijk is, met name op het gebied van de sociale wetgeving betreffende het wegvervoer, en dat het vooral nodig is om het aantal controles op te voeren, de systematische informatie-uitwisseling tussen de lidstaten te stimuleren, de controleactiviteiten te coördineren en de opleiding van handhavingsambtenaren te bevorderen.

(3) Een juiste toepassing en geharmoniseerde uitlegging van de sociale voorschriften voor het wegvervoer door middel van de vaststelling van minimumeisen voor een uniforme en doeltreffende controle door de lidstaten op de naleving van de desbetreffende bepalingen, is daarom vereist. Deze controles dienen het aantal inbreuken te verminderen en te voorkomen. Voorts moet een mechanisme worden ingevoerd waardoor gewaarborgd wordt dat ondernemingen met een hoog risicocijfer nauwlettender en vaker worden gecontroleerd.

(4) De in deze richtlijn opgenomen maatregelen moeten niet alleen tot meer verkeersveiligheid leiden, maar ook bijdragen tot harmonisatie van de arbeidsvoorwaarden in de Gemeenschap en eerlijke concurrentie bevorderen.

(5) Dankzij de vervanging van de analoge tachograaf door een digitale tachograaf zal er geleidelijk aan een steeds groter gegevensvolume sneller en nauwkeuriger kunnen worden gecontroleerd, waardoor de lidstaten steeds meer en steeds vaker kunnen controleren. Dit betekent dat het percentage controles van gewerkte dagen van bestuurders van voertuigen die onder de sociale wetgeving vallen, geleidelijk aan moet worden verhoogd tot 4 %.

- (6) Alle handhavingseenheden dienen over voldoende standaarduitrusting te beschikken om hun taken doeltreffend en efficiënt te kunnen uitvoeren.
- (7) De lidstaten streven ernaar dat wegcontroles doeltreffend en snel worden uitgevoerd, zodat de controle in zo kort mogelijke tijd en met zo min mogelijk oponthoud voor de bestuurder wordt afgerond, evenwel zonder dat de goede uitvoering van de bij deze richtlijn opgelegde taken in het gedrang komt.
- (8) In iedere lidstaat dient er één enkel orgaan te zijn voor intracommunautaire contacten met de andere bevoegde instanties. Dit orgaan dient ook relevante statistische gegevens te verzamelen. De lidstaten dienen op hun grondgebied ook een samenhangende nationale handhavingsstrategie toe te passen en kunnen één enkel orgaan aanwijzen om de uitvoering ervan te coördineren.
- (9) De samenwerking tussen de handhavingsinstanties van de lidstaten moet verder worden bevorderd door gecoördineerde controles, gezamenlijke opleidingsinitiatieven, elektronische uitwisseling van informatie en de uitwisseling van inlichtingen en ervaringen.
- (10) De best mogelijke handhavingspraktijk voor het wegvervoer teneinde met name een geharmoniseerde benadering ten aanzien van het bewijs van jaarlijkse vakantie of ziekteverlof van bestuurders te verzekeren, moet worden vergemakkelijkt en bevorderd door middel van een forum van handhavingsorganen van de lidstaten.
- (11) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig 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⁾.
- (12) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk het vaststellen van duidelijke gemeenschappelijke regels inzake minimumvoorwaarden voor het controleren van de correcte en uniforme toepassing van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, gelet op de behoefte aan gecoördineerde transnationale maatregelen, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat de richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (13) Richtlijn 88/599/EEG van de Raad van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85⁽²⁾ dient derhalve te worden vervangen door deze richtlijn,

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55. Richtlijn gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2135/98 (PB L 274 van 9.10.1998, blz. 1).

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Deze richtlijn stelt minimumvoorwaarden vast voor de toepassing van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85.

Artikel 2

Controlesysteem

1. De lidstaten organiseren een systeem van adequate en regelmatige controles op de juiste en consequente toepassing zoals bedoeld in artikel 1; dit systeem omvat zowel wegcontroles als controles ter plaatse bij ondernemingen van alle vervoerscategorieën.

De controles bestrijken ieder jaar een brede representatieve dwarsdoorsnede van de mobiele werknemers, bestuurders, ondernemingen en voertuigen van alle vervoerscategorieën die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 vallen.

Elke lidstaat zorgt ervoor dat op zijn grondgebied een samenhangende nationale handhavingsstrategie wordt toegepast. Te dien einde kunnen de lidstaten een orgaan aanwijzen voor de coördinatie van de krachtens de artikelen 4 en 6 ondernomen acties; de Commissie en de andere lidstaten worden hiervan in kennis gesteld.

2. Iedere lidstaat organiseert de controles op zulk een wijze dat vanaf... (*) 1 % van de dagen die zijn gewerkt door bestuurders van voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 vallen, wordt gecontroleerd. Dit percentage wordt met ingang van 1 januari 2009 verhoogd tot 2 % en met ingang van 1 januari 2011 tot 3 %.

Na 1 januari 2013 kan de Commissie dit minimumpercentage tot 4 % verhogen volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure, op voorwaarde dat de overeenkomstig artikel 3 verzamelde statistieken aantonen dat gemiddeld meer dan 90 % van alle gecontroleerde voertuigen met een digitale tachograaf is uitgerust. Als de Commissie daartoe besluit, houdt zij tevens rekening met de doeltreffendheid van de bestaande handhavingsmaatregelen, met name met de beschikbaarheid ter plaatse bij de ondernemingen van gegevens van digitale tachografen.

Vanaf de inwerkingtreding van deze richtlijn wordt ten minste 15 % van het totale aantal gecontroleerde werkdagen gecontroleerd door middel van wegcontroles en ten minste 25 % door middel van controles in de ondernemingen. Na 1 januari 2008 wordt ten minste 30 % van het totale aantal gecontroleerde werkdagen door middel van wegcontroles gecontroleerd en ten minste 50 % door middel van controles ter plaatse bij ondernemingen.

(*) De datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

3. De overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 aan de Commissie verstrekte informatie omvat het aantal langs de weg gecontroleerde bestuurders, het aantal controles ter plaatse bij ondernemingen, het aantal gecontroleerde werkdagen en het aantal gerapporteerde inbreuken.

Artikel 3

Statistieken

De lidstaten zorgen ervoor dat de statistische gegevens die zijn verzameld tijdens de overeenkomstig artikel 2, leden 1 en 2, georganiseerde controles, in de volgende categorieën worden ingedeeld:

- a) wegcontroles:
 - i) soort weg, met name of het een snelweg, een nationale of een secundaire weg is;
 - ii) type tachograaf, met name analoge of digitale tachograaf;
- b) controles in de onderneming:
 - i) soort vervoersactiviteit, met name of het internationaal of binnenlands vervoer is, personen- of goederenvervoer, vervoer voor eigen rekening of voor rekening van derden;
 - ii) grootte van het bedrijfswagenpark;
 - iii) type tachograaf, met name analoge of digitale tachograaf.

Deze statistieken worden jaarlijks aan de Commissie voorgelegd.

De bevoegde autoriteiten in de lidstaten bewaren de verzamelde gegevens van het voorafgaande jaar.

Eventueel vereiste nadere preciseringen van de definities van de onder a) en b) genoemde categorieën worden vastgesteld door de Commissie volgens de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2.

Artikel 4

Wegcontroles

1. De wegcontroles worden op verschillende plaatsen en op wisselende tijdstippen georganiseerd, waarbij een voldoende uitgebreid gedeelte van het wegennet wordt bestreken om vermijding van controleposten moeilijk te maken.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat:
 - a) er voldoende voorzieningen voor controleposten komen op of nabij bestaande en geplande wegen;
 - b) de controles worden uitgevoerd volgens een systeem van willekeurigheid.
3. In bijlage I, deel A, is vastgelegd welke punten bij wegcontroles worden gecontroleerd. Indien de situatie dit vereist, kunnen de controles op een specifiek punt worden toegespitst.

4. Wegcontroles worden zonder discriminatie uitgevoerd. Handhavingsambtenaren onthouden zich van iedere discriminatie op een van de onderstaande gronden:

- a) het land waar het voertuig is ingeschreven;
- b) het land waar de bestuurder zijn woonplaats heeft;
- c) het land waar de onderneming gevestigd is;
- d) het vertrekpunt en de bestemming van de reis;
- e) of een voertuig is uitgerust met een analoge of een digitale tachograaf.

5. De handhavingsambtenaar beschikt over:

- a) een lijst met de voornaamste te controleren punten zoals vermeld in bijlage I, deel A;
- b) bepaalde standaard-controleapparatuur zoals vermeld in bijlage II.

6. Indien er op grond van de bevindingen van een in een lidstaat uitgevoerde wegcontrole op de bestuurder van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig reden bestaat om aan te nemen dat er inbreuken zijn gepleegd die door het ontbreken van de nodige gegevens niet tijdens de controle kunnen worden opgespoord, helpen de bevoegde instanties van de betrokken lidstaten elkaar bij het ophelderen van de situatie.

Artikel 5

Gezamenlijke controles

De lidstaten ondernemen ten minste zesmaal per jaar gezamenlijke wegcontroles waarbij bestuurders en voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 vallen, aan wegcontroles worden onderworpen. Deze controles worden tegelijkertijd door de handhavingsinstanties van twee of meer lidstaten op hun eigen grondgebied uitgevoerd.

Artikel 6

Controles ter plaatse bij ondernemingen

1. De controles ter plaatse bij ondernemingen worden georganiseerd in het licht van de ervaringen die in het verleden met de verschillende vervoerscategorieën zijn opgedaan. Deze controles worden ook verricht indien er bij wegcontroles ernstige inbreuken zijn vastgesteld op Verordening (EEG) nr. 3820/85 of Verordening (EEG) nr. 3821/85.
2. De controles ter plaatse omvatten de in bijlage I, delen A en B, vermelde punten.
3. De handhavingsambtenaar beschikt over:
 - a) een lijst met de voornaamste te controleren punten zoals vermeld in bijlage I, delen A en B;
 - b) bepaalde standaard-controleapparatuur zoals vermeld in bijlage II.

4. De handhavingsambtenaren van de lidstaten houden bij de controle rekening met informatie die door het in artikel 7, lid 1, bedoelde aangewezen coördinerende handhavingsorgaan van een andere lidstaat wordt verstrekt over de activiteiten van de betrokken onderneming in die andere lidstaat.

5. Voor de toepassing van de leden 1 tot en met 4 zijn de controles die de bevoegde instanties ten eigen kantore verrichten op basis van daartoe door de ondernemingen op verzoek van genoemde instanties verstrekte documenten of gegevens, gelijk te stellen aan ter plaatse bij de ondernemingen verrichte controles.

Artikel 7

Intracommunautaire contacten

1. De lidstaten wijzen een orgaan aan dat belast is met de volgende taken:

- a) het verzorgt, bij krachtens artikel 5 ondernomen acties, de coördinatie met overeenkomstige organen in de andere betrokken lidstaten;
- b) het verstrekt de Commissie de tweejaarlijkse statistische gegevens overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85;
- c) het draagt de hoofdverantwoordelijkheid voor de bijstand aan de bevoegde instanties van de andere lidstaten zoals bedoeld in artikel 4, lid 6.

Het orgaan is vertegenwoordigd in het in artikel 12, lid 1, bedoelde comité.

2. De lidstaten delen de Commissie mee welk orgaan zij hebben aangewezen, en de Commissie informeert de overige lidstaten daarover.

3. De uitwisseling van gegevens, ervaringen en inlichtingen tussen de lidstaten wordt actief bevorderd, hoofdzakelijk - maar niet uitsluitend - via het in artikel 12, lid 1, bedoelde comité, alsmede via de organen die door de Commissie volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure mogen worden aangewezen.

Artikel 8

Uitwisseling van informatie

1. De in het kader van artikel 17, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 of artikel 19, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 bilateraal ter beschikking gestelde informatie wordt uitgewisseld tussen de aangewezen organen waarvan overeenkomstig artikel 7, lid 2, aan de Commissie mededeling is gedaan. Dit geschiedt:

- a) ten minste om de zes maanden na de datum van inwerking-treding van deze richtlijn;
- b) in afzonderlijke gevallen op uitdrukkelijk verzoek van een lidstaat.

2. De lidstaten streven ernaar systemen voor elektronische informatie-uitwisseling op te zetten. Volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure, stelt de Commissie een gemeenschappelijke methodologie voor efficiënte informatie-uitwisseling vast.

Artikel 9

Risicoclassificatiesysteem

1. De lidstaten voeren een risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen in dat gebaseerd is op het relatieve aantal en de relatieve ernst van de door een individuele onderneming begane inbreuken op Verordening (EEG) nr. 3820/85 of Verordening (EEG) nr. 3821/85.

2. Ondernemingen met een hoog risicocijfer worden strenger en vaker gecontroleerd. De criteria en de uitvoeringsbepalingen van een dergelijk systeem worden besproken in het in artikel 12 bedoelde comité met het oog op de invoering van een systeem voor de uitwisseling van informatie over beste praktijken.

Artikel 10

Verslag

Uiterlijk op ... (*) dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met een analyse van de in de wetgeving van de lidstaten voor ernstige inbreuken voorziene sancties.

Artikel 11

Beste praktijken

1. De Commissie stelt volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure richtsnoeren voor de beste handhavingspraktijken vast.

Deze richtsnoeren worden opgenomen in het in artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 bedoelde tweejaarlijkse verslag.

2. De lidstaten organiseren ten minste eenmaal per jaar gemeenschappelijke opleidingsprogramma's over de beste mogelijke praktijken en maken ten minste eenmaal per jaar uitwisseling van stafpersoneel van het orgaan voor intracommunautaire contacten met dat van de andere lidstaten mogelijk.

3. Volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure wordt door de Commissie een elektronisch en afdrukbaar formulier opgesteld dat wordt gebruikt wanneer de bestuurder met ziekteverlof of jaarlijkse vakantie is geweest of wanneer de bestuurder in de in artikel 15, lid 7, eerste alinea, eerste streepje, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 genoemde periode met een ander voertuig heeft gereden dat niet onder de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 3820/85 valt.

(*) Drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de handhavingsambtenaren goed zijn opgeleid voor de uitvoering van hun taken.

Artikel 12

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 ingestelde comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 13

Uitvoeringsmaatregelen

De Commissie stelt op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure uitvoeringsmaatregelen vast, met name ter verwezenlijking van een van de volgende doelstellingen:

- a) een gemeenschappelijk beleid inzake de toepassing van deze richtlijn bevorderen;
- b) de samenhang in benadering en een geharmoniseerde interpretatie van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tussen verschillende handhavingsorganen aanmoedigen;
- c) de dialoog tussen de transportsector en de handhavingsorganen faciliteren.

Artikel 14

Onderhandelingen met derde landen

Wanneer deze richtlijn in werking is getreden, opent de Gemeenschap onderhandelingen met de daarvoor in aanmerking komende derde landen met het oog op de toepassing van regels die gelijkwaardig zijn aan die welke in deze richtlijn zijn vastgelegd.

Artikel 15

Bijwerking van de bijlagen

De wijzigingen van de bijlagen die nodig zijn om ze aan te passen aan de ontwikkeling van de beste praktijken, worden vastgesteld volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 16

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 2006 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee, alsmede een transponeringstabel, waarin wordt aangegeven in welke nationale bepalingen de bepalingen van deze richtlijn zijn verwerkt.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 17

Intrekking

1. Richtlijn 88/599/EEG wordt ingetrokken met ingang van ... (*).
2. Bestaande verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn worden beschouwd als verwijzingen naar deze richtlijn.

Artikel 18

Inwerkingtreding

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

Artikel 19

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

(*) De datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

DEEL A

Wegcontroles

Bij wegcontroles worden in het algemeen de volgende punten gecontroleerd:

1. de dagelijkse rijtijden, onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden; de registratiebladen van de voorgaande dagen die volgens artikel 15, lid 7, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 aan boord van het voertuig moeten zijn en/of de gegevens die voor dezelfde periode worden opgeslagen op de bestuurderskaart en/of in het geheugen van het controleapparaat overeenkomstig bijlage II en/of op print-outs;
2. voor de in artikel 15, lid 7, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 bedoelde periode, alle gevallen van overschrijding van de toegestane snelheid door het voertuig, d.w.z. alle perioden van meer dan 1 min waarin de snelheid van het voertuig meer dan 90 km/h (voertuigen van de categorie N3), respectievelijk 105 km/h (voertuigen van de categorie M3) bedraagt (de categorieën N3 en M3 zoals gedefinieerd in bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ⁽¹⁾);
3. indien van toepassing, de door het controleapparaat geregistreerde momentane snelheden die het voertuig in de maximaal 24 afgelopen uren heeft bereikt;
4. de correcte werking van het controleapparaat (vaststelling van eventueel verkeerd gebruik van het controleapparaat en/of de bestuurderskaart en/of de registratiebladen) of, indien van toepassing, de aanwezigheid van de in artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 bedoelde documenten.

DEEL B

Controles ter plaatse bij ondernemingen

Bij controles ter plaatse bij ondernemingen worden, naast de punten voor de wegcontroles, ook de volgende punten gecontroleerd:

1. de wekelijkse rusttijden en de rijtijden tussen die rusttijden;
2. het in acht nemen van de tweewekelijkse beperking van de rijtijden;
3. registratiebladen, gegevens van het voertuig en de bestuurderskaart en outprints.

Bij vaststelling van een inbreuk mogen de lidstaten, waar passend, nagaan of er sprake is van medeaansprakelijkheid bij andere medeplichtigen in de transportketen, zoals expediteurs, vervoerders of onderaannemers, waarbij ook nagegaan mag worden of, in geval van vastgestelde inbreuk, de vervoerscontracten naleving van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 mogelijk maken.

⁽¹⁾ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 8. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/78/EG van de Commissie (PB L 153 van 30.4.2004, blz. 103).

*BIJLAGE II***STANDAARDAPPARATUUR VOOR DE HANDHAVINGSEENHEDEN**

De lidstaten zorgen ervoor dat de handhavingseenheden bij de uitvoering van de taken zoals omschreven in bijlage I beschikken over de volgende standaardapparatuur:

1. apparatuur waarmee de gegevens vanuit het voertuig en de bestuurderskaart van de digitale tachograaf kunnen worden gedownload en waarmee gegevens kunnen worden gelezen en geanalyseerd en/of bevindingen voor analyse kunnen worden doorgestuurd naar een centrale databank;
 2. apparatuur om de tachograafschijven te controleren.
-

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

- Gelet op artikel 71 van het EG-Verdrag heeft de Raad in het kader van de medebeslissingsprocedure overeenkomstig artikel 251 van het EG-Verdrag op 9 december 2004 zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld met betrekking tot een ontwerp-richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.
- Bij de vaststelling van zijn gemeenschappelijk standpunt heeft de Raad rekening gehouden met het advies in eerste lezing van het Europees Parlement van 20 april 2004 ⁽¹⁾ en met het advies van het Economisch en Sociaal Comité van 2 juni 2004 ⁽²⁾.

Voor naamste doelen van de ontwerp-richtlijn

De ontwerp-richtlijn beoogt:

- minimumvoorwaarden vast te stellen voor de toepassing van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer („rij- en rusttijden van beroepsbestuurders”) en derhalve een minimaal aantal controles te bepalen dat in iedere lidstaat moet worden uitgevoerd door de handhavingsinstanties;
- te voorzien in een eenvormige uitlegging van de aard van de controles door te zorgen voor een geharmoniseerde uitvoering van deze communautaire voorschriften voor het wegvervoer.

Onder de vigerende wetgeving moet in totaal ten minste 1 % van het aantal gewerkte dagen worden gecontroleerd ⁽³⁾; de Commissie stelt nu een hogere norm voor, die een uitdaging vormt maar toch haalbaar is en die de verkeersveiligheid aanzienlijk zal verbeteren.

Door de introductie van de digitale tachograaf zullen de gegevens sneller en nauwkeuriger kunnen worden gecontroleerd; daardoor kunnen de lidstaten meer en doeltreffender controleren, zowel langs de weg als ter plaatse in ondernemingen van alle categorieën wegvervoer. Bovendien verplicht de ontwerp-richtlijn de lidstaten ertoe, statistieken over die controles bij te houden en deze jaarlijks aan de Commissie voor te leggen.

Andere nieuwe bepalingen in de ontwerp-richtlijn zijn:

- een nauwkeurige lijst van punten die bij controles langs de weg en ter plaatse moeten worden gecontroleerd;
- een groter aantal gezamenlijke controles door lidstaten;
- de instelling van een orgaan voor intracommunautaire contacten, dat onder meer de gezamenlijke controles zal coördineren;
- een frequentere uitwisseling van informatie over de resultaten van controles, en een verzoek aan de lidstaten om een systeem voor elektronische informatie-uitwisseling op te zetten, en
- de invoering van een risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen, in combinatie met de plicht om ondernemingen met een hoog risicocijfer strenger en vaker te controleren.

De ontwerp-richtlijn voorziet tevens in de vaststelling van richtsnoeren voor beste praktijken, gemeenschappelijke opleidingsprogramma's en in de uitwisseling van informatie en ervaring.

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

⁽²⁾ PB C 241 van 28.9.2004, blz. 65.

⁽³⁾ Zie artikel 2, lid 2, van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55).

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

De Raad is van oordeel dat het gemeenschappelijk standpunt de vigerende wetgeving aanzienlijk verbetert.

Rekening houdend met de geleidelijke vlootvernieuwing in vervoersondernemingen – en derhalve de toename van het aantal voertuigen dat met een digitale tachograaf is uitgerust – zullen de lidstaten een controleregeling instellen waardoor tegen 2011 ten minste 3 % wordt gecontroleerd van de dagen waarop bestuurders van voertuigen die binnen het toepassingsgebied van deze ontwerp-richtlijn vallen, werkzaam zijn geweest. De Commissie wilde de controles vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe richtlijn verhogen tot 3 % van het aantal gewerkte dagen, maar de Raad heeft besloten deze doelstelling geleidelijk te bewerkstelligen door het aantal controles met ingang van 1 januari 2009 te verhogen tot 2 %. Daarnaast is een bepaling opgenomen waardoor het minimumaantal met ingang van 1 januari 2013 kan worden verhoogd tot 4 %, mits uit de statistieken blijkt dat ten minste 90 % van alle gecontroleerde voertuigen met een digitale tachograaf is uitgerust.

Om een evenwicht te vinden tussen controles langs de weg en controles ter plaatse bij ondernemingen bepaalt het gemeenschappelijk standpunt dat met ingang van 1 januari 2008 (ten minste) 30 % van het totale aantal gecontroleerde werkdagen langs de weg en (ten minste) 50 % van het totale aantal gecontroleerde werkdagen ter plaatse wordt gecontroleerd.

De Raad heeft Richtlijn 2002/15/EG⁽¹⁾ (de „richtlijn arbeidstijd”) niet binnen het toepassingsgebied van deze ontwerp-richtlijn willen brengen, omdat de aandacht toegespitst moet worden op de handhaving van de feitelijke rij- en rusttijden. Bovendien kan de „arbeidstijd” niet nauwkeurig worden gemeten met digitale tachografen, waardoor het moeilijk zou worden controles langs de weg uit te voeren.

2. Amendementen van het Parlement

- Wat de amendementen van het Parlement betreft, kon de Raad amendement nr. 27 aanvaarden.
- Amendementen nrs. 3 (zie overweging 4), 12, 21 en 22 (alleen het gedeelte over het „type tachograaf”) en 23 werden gedeeltelijk aanvaard.

Met betrekking tot amendement nr. 19 kon de Raad instemmen met het verzoek van het Parlement om het minimumaantal langs de weg gecontroleerde werkdagen te beperken tot 15 %. In die context zij opgemerkt dat de Raad het aantal ter plaatse gecontroleerde werkdagen op 25 % heeft vastgesteld en in een overgangperiode (tot 1 januari 2008) heeft voorzien voor een stijging tot 30 % (langs de weg) en 50 % (ondernemingen ter plaatse).

De Raad is ook van oordeel dat de inhoud van amendement nr. 24 door artikel 4, lid 2, onder a), bestreken wordt. Ten aanzien van amendement nr. 28 vond de Raad dat het hoofddoel al bereikt wordt door artikel 4, lid 6, en artikel 6, lid 4. Het beginsel dat aan amendement nr. 29 ten grondslag ligt, is reeds opgenomen in artikel 9 („risicoclassificatiesysteem”) van het gemeenschappelijk standpunt.

Met betrekking tot amendement nr. 42 besloot de Raad het begrip „wekelijkse rusttijd” op te nemen in de lijst van bijlage I A.

- De Raad verwierp de amendementen nr. 7, 63, 18, 20, 25, 31, 39, 40, 41 en 66 alsmede de hierna genoemde amendementen, onder opgaaf van redenen:
 - De amendementen nrs. 1, 12, 15, 29, 34 en 36, omdat zij het toepassingsgebied van de ontwerp-richtlijn zouden uitbreiden.

⁽¹⁾ PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

- De Raad was ook tegen de opneming van een definitie van „bestuurder” (amendementen nrs. 13 en 14) en een bepaling over voertuigen uit derde landen (amendement nr. 16), omdat deze kwestie volgens de Raad in de ontwerp-verordening over rij- en rusttijden aan de orde komt („verordening over sociale harmonisatie”⁽¹⁾); bovendien zijn de bepalingen waaraan in de amendementen nrs. 32, 33, 35, 36, 37 en 38 wordt gerefereerd, overgebracht naar de ontwerp-verordening over rij- en rusttijden („verordening over sociale harmonisatie”) en daarom hier niet meer van toepassing.
- Amendement nr. 5, want de Raad vindt dat dit punt voldoende bestreken wordt door artikel 11.
- Amendement nr. 6, want de Raad vindt dat deze bepaling thuishoort in de voorgestelde ontwerp-verordening over rij- en rusttijden.
- Amendement nr. 11, want de Raad vindt dat dit verzoek al impliciet in de verwijzing naar Verordening (EEG) nr. 3820/85 besloten ligt.
- Amendement nr. 26, want de Raad besloot deze kwestie over te laten aan de beslissingsbevoegdheid van de handhavingsambtenaren.
- Amendement nr. 30, hoewel hij onderstreept dat een minder vrstrekkende bepaling is opgenomen in artikel 13, onder b).

III. CONCLUSIE

Uit de belangrijkste „kernbepalingen” van de ontwerp-richtlijn – over de verhoging van het aantal uitgevoerde controles van 1 % tot 3 % in de loop van de volgende zes jaar en de vaststelling van minimumpercentages voor het totale aantal langs de weg of ter plaatse bij ondernemingen gecontroleerde werkdagen – blijkt volgens de Raad dat er geen grote meningsverschillen zijn tussen het Europees Parlement en de Raad. De meeste door de Raad verworpen amendementen zijn nu opgenomen in de ontwerp-verordening over sociale harmonisatie of zouden het toepassingsgebied van de ontwerp-richtlijn aanzienlijk hebben uitgebreid. Tegen die achtergrond hoopt de Raad dat hij in de nabije toekomst een akkoord met het Parlement kan bereiken over deze ontwerp-richtlijn.

⁽¹⁾ Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 12/2005 van 9 december 2004 met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van de Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 (zie bladzijde ... van dit Publicatieblad).

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 12/2005

vastgesteld door de Raad op 9 december 2004

met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../2005 van het Europees Parlement en de Raad van ... tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van de Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad

(2005/C 63 E/02)

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 71,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Na raadpleging van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

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

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ⁽³⁾ beoogde de concurrentievoorwaarden tussen verschillende continentale vervoerswijzen te harmoniseren, met name met betrekking tot de sector van het wegvervoer, en de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid te verbeteren. De geboekte vooruitgang op deze gebieden moet gewaarborgd blijven en uitgebreid worden.
- (2) In Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen ⁽⁴⁾ is bepaald dat de lidstaten maatregelen dienen te nemen om de maximale wekelijkse arbeidstijd van mobiele werknemers te beperken.
- (3) Gebleken is dat zich moeilijkheden hebben voorgedaan bij de uniforme interpretatie, toepassing, naleving en controle in alle lidstaten van enkele bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 betreffende rijtijden, onderbrekingen en rusttijden voor bestuurders in het nationale en internationale wegvervoer binnen de Gemeenschap, dit wegens de algemene bewoordingen waarin zij zijn gesteld.

⁽¹⁾ PB C 221 van 17.9.2002, blz. 19.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003 (PB C 38 E van 12.2.2004, blz. 152), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 9 december 2004 en standpunt van het Europees Parlement van ...

⁽³⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

⁽⁴⁾ PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

- (4) Een effectieve en uniforme naleving van deze bepalingen is wenselijk om de doelstellingen daarvan te bereiken en om de toepassing van deze voorschriften geen slechte reputatie te bezorgen. Er is derhalve een duidelijker en eenvoudiger samenstel van voorschriften noodzakelijk die gemakkelijker kunnen worden begrepen, geïnterpreteerd en toegepast door zowel de sector van het wegvervoer als de met de handhaving belaste instanties.
- (5) De in deze verordening vervatte maatregelen inzake werkomstandigheden mogen geen afbreuk doen aan het recht van de sociale partners om, via CAO-overleg of anderszins, voor werknemers gunstiger bepalingen vast te stellen.
- (6) Het is wenselijk om duidelijk het exacte toepassingsgebied van deze verordening te bepalen door de belangrijkste categorieën voertuigen die hieronder vallen, te specificeren.
- (7) Deze verordening is van toepassing op wegvervoer dat uitsluitend in de Gemeenschap plaatsvindt, dan wel tussen de Gemeenschap, Zwitserland en de landen die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.
- (8) De bepalingen van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg van 1 juli 1970 (AETR), zoals gewijzigd, dienen van toepassing te blijven op het vervoer over de weg van goederen en personen door voertuigen die zijn ingeschreven in een lidstaat of een land dat partij is bij de AETR, en zulks voor de gehele rit wanneer die rit gaat tussen de Gemeenschap en een land buiten de Gemeenschap, Zwitserland en de landen die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of door zo'n land.
- (9) In geval van wegvervoer met voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat niet partij is bij de AETR, dienen de bepalingen van de AETR te gelden voor dat deel van de rit dat wordt afgelegd binnen de Gemeenschap dan wel binnen landen die partij zijn bij de AETR.
- (10) Daar de inhoud van de AETR onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, berust de bevoegdheid tot het onderhandelen over en de sluiting van de betrokken overeenkomst bij de Gemeenschap.

- (11) Indien een wijziging van de interne regeling van de Gemeenschap op het betreffende gebied een dienovereenkomstige wijziging van de AETR vereist, dienen de lidstaten gemeenschappelijk op te treden om zo spoedig mogelijk een dergelijke wijziging in de AETR te bewerkstelligen volgens de daarin voorgeschreven procedure.
- (12) De lijst met uitzonderingen dient te worden bijgewerkt teneinde rekening te houden met de ontwikkelingen in de sector van het wegvervoer gedurende de afgelopen 19 jaar.
- (13) Er zouden volledige definities van de essentiële termen moeten worden gegeven om de interpretatie makkelijker te maken en te verzekeren dat de verordening op uniforme wijze wordt toegepast. De in de tekst opgenomen definitie van „week” laat onverlet dat de bestuurder op elke dag van de week zijn werk kan beginnen.
- (14) Teneinde een doeltreffend toezicht te kunnen garanderen is het van essentieel belang dat, na een overgangperiode, de bevoegde instanties bij controles langs de weg kunnen nagaan of de rij- en rusttijden naar behoren zijn nageleefd op de dag van de controle en de voorafgaande 28 dagen.
- (15) De basisvoorschriften inzake de rijtijden moeten worden verduidelijkt en vereenvoudigd teneinde een effectieve en uniforme naleving door middel van de digitale tachograaf mogelijk te maken, zoals bepaald in Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer ⁽¹⁾ en in deze verordening. Bovendien zullen de met handhaving belaste autoriteiten van de lidstaten er in het kader van het permanent comité naar streven overeenstemming te bereiken over de uitvoering van deze verordening.
- (16) Het is mogelijk gebleken op grond van de regels van Verordening (EEG) nr. 3820/85 de dagelijkse rijtijd en onderbrekingen zo te plannen dat een bestuurder te lang zonder een volledige onderbreking achter het stuur kan zitten, hetgeen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid en aan de arbeidsomstandigheden van bestuurders. Het is daarom passend, ervoor te zorgen dat opgesplitste onderbrekingen zo worden gespreid dat misbruik wordt vermeden.
- (17) Deze verordening strekt tot verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede tot verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen. Dit gebeurt vooral aan de hand van bepalingen in verband met de maximumrijtijd per dag, per week en per periode van twee opeenvolgende weken, de bepaling die een bestuurder verplicht om ten minste één keer per periode van twee opeenvolgende weken minstens één normale wekelijkse rusttijd te nemen, en de bepalingen die voorschrijven dat een dagelijkse rusttijd in geen geval minder dan negen aaneengesloten uren mag duren. Omdat dit maatregelenpakket voldoende rust garandeert en rekening houdend met de handavingspraktijken van de voorbije jaren, is een regeling voor de compensatie van verkorte dagelijkse rusttijden niet langer nodig.
- (18) Bij vele wegvervoersactiviteiten binnen de Gemeenschap wordt voor een gedeelte van de rit gebruikgemaakt van veerboten en treinen. Er zouden derhalve voor dergelijke activiteiten duidelijke, passende bepalingen betreffende de dagelijkse rusttijden en onderbrekingen moeten worden vastgesteld.
- (19) Rekening houdend met de toename van het grensoverschrijdende goederen- en personenvervoer is het wenselijk, in het belang van de verkeersveiligheid en van een verbeterde handhaving van controles langs de weg en bedrijfscontroles in de vestigingen van de ondernemingen, dat alle rijtijden, rusttijden en onderbrekingen in andere lidstaten of derde landen meegeteld worden en dat wordt vastgesteld of zij in hun geheel en correct in acht worden genomen.
- (20) De aansprakelijkheid van vervoersondernemingen moet in ieder geval betrekking hebben op vervoersondernemingen die natuurlijke of rechtspersonen zijn en mag niet uitsluiten dat wordt opgetreden tegen natuurlijke personen die de plegers of aanstichters van overtredingen van deze verordening of medeplichtigen hieraan zijn.
- (21) Het is noodzakelijk dat bestuurders die voor meerdere vervoersondernemers werkzaam zijn, aan iedere werkgever adequate informatie verschaffen, zodat deze zijn verantwoordelijkheden uit hoofde van deze verordening kan nakomen.
- (22) Teneinde de sociale vooruitgang te bevorderen en de verkeersveiligheid te verbeteren, moet elke lidstaat het recht behouden om bepaalde passende maatregelen te treffen.
- (23) De nationale afwijkingen dienen de veranderingen in de sector van het wegvervoer te weerspiegelen en moeten beperkt blijven tot die elementen die thans niet aan concurrentiedruk onderhevig zijn.
- (24) De lidstaten dienen regels vast te stellen voor voertuigen die bestemd zijn voor geregeld personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km. Deze regels moeten een adequate bescherming bieden in de vorm van toegestane rijtijden en voorgeschreven onderbrekingen en rusttijden.

⁽¹⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 432/2004 van de Commissie (PB L 71 van 10.3.2004, blz. 3).

- (25) In het belang van een effectieve naleving is het wenselijk dat alle geregelde binnenlandse en internationale diensten in het personenvervoer gecontroleerd worden door middel van het standaard-registreermechanisme.
- (26) De lidstaten dienen de regels vast te stellen inzake de sancties op overtredingen van deze verordening en ervoor te zorgen dat deze regels worden geïmplementeerd. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben. De mogelijkheid om, indien ernstige overtredingen zijn geconstateerd, het voertuig stil te zetten moet eveneens deel uitmaken van de gemeenschappelijke scala aan maatregelen die door de lidstaten kunnen worden toegepast. De bepalingen in deze verordening over sancties of procedures laten de nationale regels inzake bewijslast onverlet.
- (27) In het belang van een duidelijke en effectieve naleving is het wenselijk dat er wordt gezorgd voor uniforme bepalingen inzake de aansprakelijkheid van vervoersondernemingen en bestuurders voor overtredingen van de in deze verordening vervatte maatregelen. Deze aansprakelijkheid kan in de lidstaat strafrechtelijke, civielrechtelijke of administratieve sancties tot gevolg hebben.
- (28) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk duidelijke gemeenschappelijke regels inzake rij- en rusttijden voor bestuurders in het wegvervoer vast te stellen, niet in voldoende mate door de lidstaten kan worden gerealiseerd en derhalve, wegens de behoefte aan een gecoördineerde transnationale actie, beter door de Gemeenschap kan worden bereikt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken. Deze verordening beperkt zich tot het minimum dat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken en gaat niet verder dan wat daartoe nodig is.
- (29) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig 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⁾.
- (30) Verordening (EEG) nr. 3821/85 dient te worden gewijzigd om de specifieke verplichtingen voor vervoersondernemingen en bestuurders te verduidelijken, de rechtszekerheid te bevorderen en de handhaving van rij- en rusttijden door controles langs de weg te vergemakkelijken.
- (31) Verordening (EEG) nr. 3821/85 dient te worden gewijzigd teneinde rechtszekerheid te garanderen wat betreft

de nieuwe data voor de invoering van de digitale tachograaf en voor de beschikbaarheid van de bestuurderskaarten.

- (32) Deze verordening dient, ter wille van de duidelijkheid en doelmatigheid, Verordening (EEG) nr. 3820/85 te vervangen,

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

Inleidende bepalingen

Artikel 1

Deze verordening geeft voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende continentale vervoersmodaliteiten te harmoniseren, met name met betrekking tot de wegvervoerssector, en ter verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid. De verordening heeft tevens tot doel betere controle en handhaving door de lidstaten en betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoerssector te bevorderen.

Artikel 2

1. Deze verordening is van toepassing op wegvervoer:
 - a) van goederen waarbij het toegestane maximumgewicht van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 t bedraagt, of
 - b) van personen door voertuigen die zijn gebouwd of permanent zijn toegerust om meer dan negen personen, de bestuurder daaronder begrepen, te kunnen vervoeren en die daartoe zijn ingericht.
2. Deze verordening is, ongeacht het land waar het voertuig is ingeschreven, van toepassing op wegvervoer dat plaatsvindt:
 - i) uitsluitend binnen de Gemeenschap en
 - ii) tussen de Gemeenschap, Zwitserland en de landen die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.
3. De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale wegvervoer (AETR) is, in plaats van deze verordening, van toepassing op internationale vervoersactiviteiten over de weg die gedeeltelijk buiten de in lid 2 gedefinieerde gebieden plaatsvinden, voor:
 - a) voertuigen die zijn ingeschreven in de Gemeenschap of in landen die partij zijn bij de AETR, voor de gehele rit;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

b) voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat geen partij is bij de AETR, alleen voor het gedeelte van de rit dat plaatsvindt op het grondgebied van de Gemeenschap of van landen die partij zijn bij de AETR.

Artikel 3

Deze verordening is niet van toepassing op wegvervoer door:

- a) voertuigen die gebruikt worden voor geregeld personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km;
- b) voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 30 km per uur bedraagt;
- c) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de strijdkrachten, civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voorzover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee deze organen zijn belast en onder hun verantwoordelijkheid;
- d) voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
- e) speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;
- f) voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, binnen een straal van 100 km rond hun standplaats;
- g) voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- h) voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan het toegestane maximumgewicht niet meer dan 7,5 t bedraagt;
- i) commerciële voertuigen die krachtens de wetgeving van de lidstaat waarin ermee wordt gereden, een historisch statuut hebben en die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt.

Artikel 4

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

- a) „wegvervoer”: iedere verplaatsing die geheel of gedeeltelijk over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen plaatsvindt, in lege of beladen toestand, door een voertuig, bestemd voor het vervoer van personen of goederen;
- b) „voertuig”: motorrijtuig, trekker, aanhangwagen of oplegger of een combinatie van deze voertuigen, zoals hierna omschreven:
 - „motorrijtuig”: ieder voertuig, gewoonlijk gebruikt voor het vervoer van personen of goederen, dat zich op

eigen kracht over de weg beweegt, niet zijnde een voertuig dat zich permanent langs spoorstaven beweegt;

- „trekker”: ieder voertuig, in het bijzonder gebouwd voor het trekken, duwen of in beweging brengen van aanhangwagens, opleggers, werktuigen of machines, dat zich op eigen kracht over de weg beweegt, niet zijnde een voertuig dat zich permanent langs spoorstaven beweegt;
- „aanhangwagen”: ieder voertuig, bestemd om aan een motorrijtuig of aan een trekker te worden gekoppeld;
- „oplegger”: een aanhangwagen welke geen vooras heeft en op een zodanige wijze aan de trekker of het motorrijtuig wordt gekoppeld dat een belangrijk deel van zijn eigen gewicht en van het gewicht van zijn lading door de trekker of het motorrijtuig wordt gedragen;
- c) „bestuurder”: iedere persoon die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende een korte periode, of die zich in het voertuig bevindt en die beschikbaar is om het zo nodig te kunnen besturen;
- d) „onderbreking”: elke periode waarin de bestuurder niet mag rijden en ook geen andere werkzaamheden mag verrichten en die uitsluitend dient om te rusten;
- e) „andere werkzaamheden”: alle activiteiten die worden gedefinieerd als arbeidstijd in artikel 3, onder a), van Richtlijn 2002/15/EG, behalve „rijden”, en tevens alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector;
- f) „rusttijd”: iedere ononderbroken periode waarin de bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken;
- g) „dagelijkse rusttijd”: de dagelijkse periode waarin de bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een „normale dagelijkse rusttijd” of een „verkorte dagelijkse rusttijd” omvat:
 - „normale dagelijkse rusttijd”: een ononderbroken rusttijd van ten minste elf uur. De normale dagelijkse rusttijd kan ook worden opgesplitst in twee perioden, waarvan de eerste ten minste drie ononderbroken uren bedraagt en de tweede ten minste negen ononderbroken uren bedraagt;
 - „verkorte dagelijkse rusttijd”: een ononderbroken rusttijd van ten minste negen uur doch minder dan elf uur;
- h) „wekelijkse rusttijd”: een ononderbroken rustperiode waarin de bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken en die een „normale wekelijkse rusttijd” of een „verkorte wekelijkse rusttijd” omvat:
 - „normale wekelijkse rusttijd”: een ononderbroken rusttijd van ten minste 45 uur;

HOOFDSTUK II

Bemanning, rijtijden, onderbrekingen en rusttijden*Artikel 5*

- „verkorte wekelijkse rusttijd”: een ononderbroken rusttijd van minder dan 45 uur die, onder de voorwaarden van artikel 8, lid 6, kan worden bekort tot minimaal 24 achtereenvolgende uren;
- i) „week”: de periode tussen 00.00 uur op maandag en 24.00 uur op zondag;
- j) „dagelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rusttijd en het begin van de volgende dagelijkse rusttijd of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd;
- k) „wekelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende een week;
- l) „toegestaan maximumgewicht”: het hoogst toegestane totaalgewicht van het rijklaare voertuig, het laadvermogen daaronder begrepen;
- m) „geregelde diensten van personenvervoer”: nationale en internationale diensten zoals omschreven in artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen met touringcars en autobussen ⁽¹⁾;
- n) „meervoudige bemanning”: een bestuurder maakt deel uit van een meervoudige bemanning van een voertuig indien er zich gedurende een rijtijd tussen twee opeenvolgende dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd ten minste één andere bestuurder in het voertuig bevindt om het te besturen. Bij meervoudige bemanning is de aanwezigheid van een andere bestuurder gedurende het eerste uur facultatief, maar gedurende de resterende periode verplicht;
- o) „vervoersonderneming”: een natuurlijke persoon, een rechtspersoon, een vereniging of een groep mensen zonder rechtspersoonlijkheid, met of zonder winstoogmerk, of een officiële instantie, met eigen rechtspersoonlijkheid of afhankelijk van een autoriteit met een rechtspersoonlijkheid, die zich bezighoudt met wegvervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening;
- p) „rijtijd”: de bij elkaar opgetelde rijtijd vanaf het ogenblik dat een bestuurder begint te rijden na een rusttijd of een gereguleerde onderbreking, totdat hij een rusttijd neemt of een gereguleerde onderbreking neemt. Een rijtijd kan al dan niet onderbroken worden;
- q) „gereguleerde onderbreking”: een aaneengesloten onderbreking, van minimaal 15 minuten, die ten minste vijf minuten bedraagt per halfuur, of begonnen halfuur, van de bij elkaar opgetelde rijtijd op het moment waarop de gereguleerde onderbreking begint.
1. De minimumleeftijd van conducteurs wordt vastgesteld op 18 jaar.
2. De minimumleeftijd van bestuurders wordt vastgesteld op 18 jaar. Lidstaten mogen echter de minimumleeftijd voor bestuurders verlagen tot 16 jaar, op voorwaarde dat:
- a) het wegvervoer plaatsvindt binnen een lidstaat en binnen een straal van 50 km rondom de standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van de gemeenten waarvan het centrum binnen deze straal ligt;
- b) de verlaging geschiedt met het oog op de beroepsopleiding en
- c) dit plaatsvindt conform de nationale arbeidswetgeving van de betreffende lidstaat.

Artikel 6

1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan negen uur.

De dagelijkse rijtijd mag echter worden verlengd tot ten hoogste tien uur, doch niet meer dan twee keer in een week.

2. De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan 56 uur, waarbij de maximale wekelijkse arbeidstijd zoals gedefinieerd in Richtlijn 2002/15/EG niet mag worden overschreden.

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan 90 uur.

4. De dagelijkse en wekelijkse rijtijd omvat alle rijtijd binnen het grondgebied van de Gemeenschap of van een derde land.

5. De bestuurder registreert als „andere werkzaamheden” alle tijd volgens de omschrijving in artikel 4, onder e), en alle tijd die hij heeft besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze verordening vallen, en registreert alle perioden van beschikbaarheid volgens de definitie van artikel 15, lid 3, onder c), van Verordening (EEG) nr. 3821/85 sedert zijn laatste dagelijkse of wekelijkse rusttijd. Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

⁽¹⁾ PB L 74 van 20.3.1992, blz. 1 Verordening laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

Artikel 7

Na een rijtijd van vier en een half uur neemt de bestuurder een aaneengesloten onderbreking van ten minste 45 minuten, tenzij hij een rusttijd neemt.

De minimale gereglementeerde onderbreking voor elke mogelijke rijtijd staat in de onderstaande tabel.

Rijtijd	Minimale gereglementeerde onderbreking
0 - 90 min.	15 min.
91 - 120 min.	20 min.
121 - 150 min.	25 min.
151 - 180 min.	30 min.
181 - 210 min.	35 min.
211 - 240 min.	40 min.
241 - 270 min. (maximum)	45 min.

Artikel 8

1. Een bestuurder moet dagelijkse en wekelijkse rusttijden nemen.

2. Binnen 24 uur na het einde van de voorafgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd moet een bestuurder een nieuwe dagelijkse rusttijd genomen hebben.

Indien het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat binnen die periode van 24 uur valt ten minste negen doch niet meer dan elf uur bedraagt, wordt deze dagelijkse rusttijd als een verkorte dagelijkse rusttijd aangemerkt.

3. Een dagelijkse rusttijd mag worden verlengd tot een normale wekelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd.

4. Een bestuurder mag tussen twee wekelijkse rusttijden ten hoogste drie keer een verkorte dagelijkse rusttijd hebben.

5. In afwijking van lid 2 geldt dat een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning, een nieuwe dagelijkse rusttijd van ten minste negen uur moet hebben genomen binnen 30 uur na het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd.

6. Per periode van twee opeenvolgende weken moet een bestuurder ten minste:

— twee normale wekelijkse rusttijden, of

— één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur nemen. De bekorting moet evenwel worden gecompenseerd door een equivalente rusttijd die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc genomen moet worden.

Een wekelijkse rusttijd mag niet later beginnen dan aan het einde van zes perioden van 24 uur te rekenen vanaf het einde van de vorige wekelijkse rusttijd.

7. Een rusttijd die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd moet bij een andere rusttijd van ten minste negen uur worden gevoegd.

8. Dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden buiten de standplaats mogen in een voertuig worden doorgebracht indien dit voor iedere bestuurder behoorlijke slaapfaciliteiten biedt en het voertuig stilstaat.

9. Een wekelijkse rusttijd die in twee weken valt, mag in één van beide weken geteld worden, maar niet in beide.

Artikel 9

1. In afwijking van artikel 8 mag, wanneer een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en op voorwaarde dat hij een normale dagelijkse rusttijd neemt, die rusttijd hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten die niet langer dan één uur duren.

2. Tijdens de normale dagelijkse rusttijd zoals bedoeld in lid 1 moet de bestuurder kunnen beschikken over een bed of slaapbank.

HOOFDSTUK III

Aansprakelijkheid van de onderneming*Artikel 10*

1. Een vervoersonderneming mag bestuurders die zij in dienst heeft of die haar ter beschikking zijn gesteld, niet betalen, zelfs niet wanneer dit geschiedt in de vorm van premies of loontoeslagen naar gelang van de afgelegde afstand en/of de hoeveelheid vervoerde goederen, als hierbij de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht.

2. De vervoersonderneming organiseert het werk van de bestuurders zoals bedoeld in lid 1 zodanig dat dezen Verordening (EEG) nr. 3821/85 en hoofdstuk II van deze verordening kunnen naleven. De vervoersonderneming instrueert de bestuurder naar behoren en zij controleert daartoe regelmatig of het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 3821/85 en in hoofdstuk II van deze verordening wordt nageleefd.

3. De vervoersonderneming is aansprakelijk voor overtredingen van de bestuurders van de onderneming, ook wanneer die overtredingen zijn begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land.

Onverminderd het recht van de lidstaten om de vervoersondernemingen volledig aansprakelijk te stellen, kunnen de lidstaten die aansprakelijkheid laten afhangen van de vraag of de onderneming een overtreding tegen de leden 1 en 2 heeft begaan. De lidstaten mogen alle bewijsstukken in overweging nemen die kunnen staven dat de vervoersonderneming redelijkerwijs niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de begane overtreding.

4. Ondernemingen, expediteurs, verladers, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitleenbedrijven voor bestuurders zorgen ervoor dat contractueel overeengekomen tijdschema's voor het vervoer aan deze verordening voldoen.

5. a) Een vervoersonderneming die gebruikmaakt van voertuigen die zijn uitgerust met een controleapparaat dat in overeenstemming is met bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en die onder het toepassingsgebied en de bepalingen van deze verordening vallen:

i) zorgt ervoor dat alle relevante gegevens, zo vaak als is voorgeschreven door de lidstaat, van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht. Tevens brengt de vervoersonderneming de relevante gegevens frequenter over om ervoor te zorgen dat alle door of voor die onderneming verrichte activiteiten worden overgebracht;

ii) zorgt ervoor dat alle gegevens die van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht gedurende ten minste twaalf maanden vanaf de registratie ervan worden bewaard en op verzoek van de met controle belaste ambtenaar in de vestigingen van de onderneming rechtstreeks of op afstand toegankelijk zijn;

b) in dit lid heeft „overbrengen” de betekenis die daaraan wordt toegekend in bijlage IB, hoofdstuk I, punt 5, van Verordening (EEG) nr. 3821/85;

c) de uiterste termijn waarbinnen de relevante gegevens ingevolge letter a), onder i), moeten worden overgebracht, kan door de Commissie worden vastgesteld volgens de raadplegingsprocedure van artikel 24, lid 2.

HOOFDSTUK IV

Uitzonderingen

Artikel 11

Elke lidstaat kan voor wegvervoer dat geheel op zijn grondgebied plaatsvindt, langere minimumonderbrekingen en -rust-

tijden of kortere maximumrijtijden opleggen dan die welke zijn vastgelegd in de artikelen 6 tot en met 9. Deze verordening blijft evenwel van toepassing op bestuurders die deelnemen aan internationale vervoersactiviteiten.

Artikel 12

Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt en teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, mag de bestuurder afwijken van de artikelen 6 tot en met 9, voorzover zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen. De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op een geschikte stopplaats aard en reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

Artikel 13

1. Mits geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1, mag elke lidstaat voor zijn eigen grondgebied of, met instemming van de betrokken staat, voor het grondgebied van een andere lidstaat ontheffing verlenen van de artikelen 5 tot en met 9 voor vervoer dat wordt verricht met:

a) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de overheid voor wegvervoer dat de particuliere vervoersondernemingen niet beconcurrereert;

b) voertuigen voor goederenvervoer van, of zonder bestuurder gehuurd door, landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven in het kader van hun eigen bedrijvigheid, voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf;

c) land- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor land- of bosbouwwerkzaamheden, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf dat deze voertuigen bezit, huurt of leest;

d) voertuigen of een combinatie van voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van ten hoogste 7,5 t, die worden gebruikt door leveranciers van de universele dienst zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 13, van Richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst⁽¹⁾, voor het bezorgen van goederen in het kader van de universele dienst of die worden gebruikt voor het vervoer van het materieel dat of de uitrusting die de bestuurder beroepshalve gebruikt. Deze voertuigen mogen alleen binnen een straal van 50 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt en op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

⁽¹⁾ PB L 15 van 21.1.1998, blz. 14. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

- e) voertuigen die uitsluitend rijden op eilanden waarvan de oppervlakte niet meer dan 2 300 km² bedraagt en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen;
- f) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen, binnen een straal van 50 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf, die worden aangedreven met aardgas of LPG of elektriciteit, met een toegestaan maximumgewicht, met inbegrip van aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 7,5 t;
- g) voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs of een getuigschrift van vakbekwaamheid, op voorwaarde dat deze voertuigen niet worden gebruikt voor het commerciële vervoer van goederen of personen;
- h) voertuigen die worden gebruikt in verband met de rioleringsdienst, diensten ter bescherming tegen overstromingen, watervoorziening, onderhoud van en toezicht op wegen, of de vuilnisophaaldienst;
- i) voertuigen met tien tot 17 zitplaatsen die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel personenvervoer;
- j) speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen;
- k) speciaal uitgeruste voertuigen voor mobiele projecten, die in stilstand voornamelijk als educatieve inrichting bedoeld zijn;
- l) voertuigen voor het ophalen van melk op boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar boerderijen;
- m) speciaal voor geld- en/of waardetransporten uitgeruste voertuigen;
- n) voertuigen gebruikt voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafvallen;
- o) voertuigen die uitsluitend gebruikt worden op wegen binnen hubfaciliteiten, zoals havens, intermodale overslagcentra en spoorwegterminals.

2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de uitzonderingen die zij uit hoofde van lid 1 hebben toegestaan en de Commissie brengt deze ter kennis van de andere lidstaten.

3. Op voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1 en de bestuurders voldoende worden beschermd, kan een lidstaat, na goedkeuring door de Commissie, voor voertuigen die worden gebruikt in van tevoren afgebakende gebieden met een bevolkingsdichtheid van minder dan vijf inwoners per vierkante kilometer, op zijn grondgebied in de volgende gevallen beperkte uitzonderingen op deze verordening toestaan:

- voor nationale geregelde diensten van personenvervoer waarvan de dienstregelingen door de autoriteiten zijn bevestigd, uitzonderingen wat betreft de onderbrekingen, en
- voor binnenlandse goederenvervoersactiviteiten over de weg voor eigen rekening of voor rekening van derden die geen gevolgen hebben voor de interne markt en die nodig zijn om bepaalde sectoren van de industrie op het grondgebied in stand te houden en waarvoor de ontheffingsbepalingen van deze verordening een straal van maximaal 100 km voorschrijven.

Het wegvervoer waarop deze uitzonderingen van toepassing is, kan, uitsluitend om de rit te beginnen of te beëindigen, een rit omvatten naar een gebied met een bevolkingsdichtheid van vijf of meer inwoners per vierkante kilometer. De aard en omvang van dergelijke maatregelen dienen proportioneel te zijn.

Artikel 14

1. Mits geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1, kunnen lidstaten, na machtiging door de Commissie, ontheffing verlenen van de toepassing van de artikelen 6 tot en met 9 op onder uitzonderlijke omstandigheden verricht vervoer.

2. In dringende gevallen kunnen zij voor een periode van ten hoogste 30 dagen een tijdelijke ontheffing toestaan, die onmiddellijk ter kennis van de Commissie wordt gebracht.

3. De Commissie brengt elke krachtens dit artikel verleende ontheffing ter kennis van de andere lidstaten.

Artikel 15

De lidstaten zorgen ervoor dat bestuurders van de in artikel 3, onder a), omschreven voertuigen onder de toepassing vallen van nationale regels die een adequate bescherming bieden in de vorm van toegestane rijperiodes en voorgeschreven onderbrekingen en rusttijden.

HOOFDSTUK V

Controleprocedures en sancties

Artikel 16

1. Indien er in het voertuig geen controleapparaat is geïnstalleerd overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85, zijn de bepalingen in de leden 2 en 3 van dit artikel van toepassing op:

- a) geregeld nationaal personenvervoer en
- b) geregeld internationaal personenvervoer, indien het begin en het eindpunt van de lijn zich bevinden binnen een straal van 50 km hemelsbreed van een grens tussen twee lidstaten en indien het traject niet langer is dan 100 km.

2. De vervoersonderneming stelt een dienstregeling en een dienstrooster op, die voor iedere bestuurder de naam en de standplaats alsmede het vooraf vastgestelde rooster van de verschillende rijperiodes, de overige werkzaamheden, de onderbrekingen en de beschikbaarheid moeten bevatten.

Iedere bestuurder die een in lid 1 bedoelde dienst onderhoudt, moet een uittreksel uit het dienstrooster en een afschrift van de dienstregeling bij zich hebben.

3. Het dienstrooster moet:

- a) alle in lid 2 genoemde gegevens bevatten voor een periode die minimaal de vorige 28 dagen beslaat; deze gegevens moeten met regelmatige tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan één maand, worden bijgewerkt;
- b) worden ondertekend door het hoofd van de vervoersonderneming of diens gevolmachtigde;
- c) na afloop van de betrokken periode gedurende één jaar worden bewaard door de vervoersonderneming; de vervoersonderneming verstrekt de betrokken bestuurders op verzoek een uittreksel uit het rooster, en
- d) op verzoek van een met controle belaste ambtenaar worden getoond en overhandigd.

Artikel 17

1. Lidstaten moeten aan de hand van het standaardschema zoals beschreven in Beschikking 93/173/EEG van de Commissie ⁽¹⁾ de nodige inlichtingen verstrekken zodat zij in staat wordt gesteld om de twee jaar een verslag op te stellen over de toepassing van deze verordening en van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en over de ontwikkelingen op de betrokken gebieden.

2. De Commissie moet deze inlichtingen uiterlijk op 30 september van het jaar na afloop van de betrokken tweejarige periode ontvangen.

3. De Commissie legt dit verslag binnen 13 maanden na afloop van de betrokken tweejarige periode voor aan het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 18

De lidstaten stellen de nodige maatregelen voor de uitvoering van deze verordening vast.

Artikel 19

1. De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties op overtredingen van de voorschriften van deze verordening en van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Deze sancties

dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben. Geen enkele overtreding van deze verordening of van Verordening (EEG) nr. 3821/85 mag aan meer dan één sanctie of procedure onderworpen worden. De lidstaten doen de Commissie uiterlijk op de in artikel 29 vermelde datum mededeling van deze maatregelen en van de regelgeving inzake sancties. De Commissie stelt de lidstaten hiervan in kennis.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde autoriteiten een sanctie kunnen opleggen aan een onderneming en/of bestuurder voor een overtreding van deze verordening die zij op hun grondgebied vaststellen en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, ook wanneer die overtreding is begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land.

Wanneer een overtreding wordt vastgesteld:

- die niet is begaan op het grondgebied van de betrokken lidstaat, en
- die is begaan door een onderneming die in een andere lidstaat of een derde land is gevestigd, of door een bestuurder wiens plaats van tewerkstelling zich aldaar bevindt,

kan een lidstaat, bij wijze van uitzondering, tot 1 januari 2009, in plaats van een sanctie op te leggen, de feiten aangaande de overtreding ter kennis brengen van de bevoegde instantie van de lidstaat of het derde land waar de onderneming gevestigd is of waar zich de plaats van tewerkstelling van de bestuurder bevindt.

3. Wanneer een lidstaat voor een bepaalde overtreding een procedure instelt of een sanctie oplegt, verstrekt hij de bestuurder een schriftelijk bewijs daarvan.

4. De lidstaten zien erop toe dat er een systeem van evenredige sancties, waaronder eventueel financiële sancties, van kracht is voor overtredingen van deze verordening of Verordening (EEG) nr. 3821/85 door ondernemingen, of door de daarbij betrokken afzenders expediteurs, verladers, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitzendbureaus voor chauffeurs.

Artikel 20

1. De bestuurder moet alle bewijzen die een lidstaat met betrekking tot sancties of het instellen van een procedure heeft verstrekt, bewaren totdat dezelfde overtreding van deze verordening niet langer tot een tweede procedure of sanctie uit hoofde van de verordening kan leiden.

2. De bestuurder legt de in lid 1 bedoelde bewijzen op verzoek over.

⁽¹⁾ PB L 72 van 25.3.1993, blz. 33.

3. Een bestuurder die in dienst is bij of ter beschikking gesteld wordt van meer dan één vervoersonderneming, moet elke onderneming de informatie verschaffen die deze nodig heeft om te voldoen aan hoofdstuk II.

Artikel 21

Wanneer een lidstaat van mening is dat er sprake is van een overtreding van deze verordening die onmiskenbaar de verkeersveiligheid in gevaar kan brengen, is die lidstaat bevoegd het betrokken voertuig stil te zetten tot het ogenblik waarop een einde is gemaakt aan de oorzaak van de overtreding. Een lidstaat kan de bestuurder verplichten om een dagelijkse rusttijd te nemen. Hij kan tevens de vergunning van een onderneming intrekken, schorsen of beperken als die onderneming in de betrokken lidstaat is gevestigd, of het rijbewijs van een bestuurder intrekken, schorsen of beperken. Het bij artikel 24, lid 2, ingestelde comité ontwikkelt richtsnoeren ter bevordering van een geharmoniseerde toepassing van dit artikel.

Artikel 22

1. De lidstaten verlenen elkaar assistentie bij de toepassing van deze verordening en het toezicht op de naleving daarvan.
2. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten doen geregeld alle beschikbare informatie toekomen over:
 - a) overtredingen van de bepalingen in hoofdstuk II door niet-ingezetenen en de sancties die zij voor deze overtredingen op hen hebben toegepast;
 - b) sancties die een lidstaat voor in andere lidstaten gemaakte overtredingen op zijn ingezetenen heeft toegepast.
3. De lidstaten doen geregeld relevante informatie over de nationale interpretatie en toepassing van deze verordening toekomen aan de Commissie, die deze informatie in elektronische vorm ter beschikking zal stellen van de andere lidstaten.

Artikel 23

De Gemeenschap opent onderhandelingen met derde landen wanneer dit nodig is voor de toepassing van deze verordening.

Artikel 24

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité zoals bedoeld in artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3821/85.
2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.
3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 25

1. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief:
 - a) onderzoekt de Commissie gevallen waarin zich verschillen voordoen in de toepassing en handhaving van de verordening, met name wat betreft rijtijden, onderbrekingen en rusttijden;
 - b) licht de Commissie de verordening toe, teneinde een uniforme aanpak te bevorderen.
2. In de gevallen bedoeld in lid 1 neemt de Commissie een besluit over de aanbevolen aanpak overeenkomstig de procedure zoals bedoeld in artikel 24, lid 2. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Artikel 26

Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 2 wordt vervangen door:

„Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening zijn de in artikel 4 van Verordening (EG) nr. .../2005 van het Europees Parlement en de Raad van ... tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van de Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad (*) gegeven definities van toepassing.

(*) PB L... ”.

- 2) In artikel 3 worden de leden 1, 2 en 3 vervangen door:

„1. Het controleapparaat moet geïnstalleerd zijn en gebruikt worden in voertuigen die in een lidstaat zijn ingeschreven en die bestemd zijn voor het wegvervoer van personen of van goederen, met uitzondering van de in artikel 3 en artikel 16, lid 1, van Verordening (EG) nr. .../2005 (*) bedoelde voertuigen. Voor voertuigen die vrijgesteld waren van de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85, maar niet langer vrijgesteld zijn van Verordening (EG) nr. .../2005 (*), bestaat tot 31 december 2007 de mogelijkheid om aan dit voorschrift te voldoen.

2. De lidstaten mogen de in artikel 13, leden 1 en 3, van Verordening (EG) nr. .../2005 (*) bedoelde voertuigen vrijstellen van toepassing van deze verordening.

(*) Deze verordening.

3. De lidstaten kunnen, na goedkeuring door de Commissie, voertuigen die gebruikt worden voor de in artikel 14 van Verordening (EG) nr. .../2005 (*) bedoelde vervoersactiviteiten, vrijstellen van de toepassing van deze verordening.”.

3) In artikel 14 wordt lid 2 vervangen door:

„2. De onderneming moet de registratiebladen en afdrukken, indien er afdrukken zijn gemaakt om aan artikel 15, lid 1, te voldoen, na het gebruik ten minste één jaar in chronologische volgorde en leesbare vorm bewaren; de onderneming verstrekt de betrokken bestuurders op hun verzoek een kopie. De onderneming verstrekt de betrokken bestuurders op hun verzoek ook een kopie van de overgebrachte gegevens van de bestuurderskaart en papieren afdrukken daarvan. De registratiebladen, afdrukken en overgebrachte gegevens moeten op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren worden overgelegd of overhandigd.”.

4) Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

— Aan lid 1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Wanneer een bestuurderskaart is beschadigd, gebrekkig werkt of niet in het bezit van de bestuurder is, maakt de bestuurder:

- i) aan het begin van zijn rit een afdruk van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig, waarop hij vermeldt:
 - a) gegevens waardoor hij kan worden geïdentificeerd (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening;
 - b) de in lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), aangegeven tijdgroepen;
- ii) aan het eind van zijn rit een afdruk van de gegevens over de perioden die zijn geregistreerd door het controleapparaat en vermeldt hij alle perioden die aan andere werkzaamheden, beschikbaarheid en rust zijn besteed na de afdruk aan het begin van de rit, indien deze niet door de tachograaf zijn geregistreerd, en vermeldt de bestuurder in dat document gegevens die zijn identificatie mogelijk maken (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening.”.

— In lid 2 wordt de tweede alinea vervangen door:

„Wanneer de bestuurder niet bij het voertuig is en daardoor het apparaat in het voertuig niet kan bedienen, moeten de in lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), aangegeven tijdgroepen:

- i) wanneer het voertuig is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, met de hand, door automatische registratie of anderszins leesbaar op het registratieblad worden opgetekend zonder dat dit wordt bevuild, of
- ii) wanneer het voertuig is uitgerust met een aan bijlage IB beantwoordend controleapparaat, op de bestuurderskaart worden geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee het controleapparaat is uitgerust.

Indien het voertuig dat met een aan bijlage IB beantwoordend controleapparaat is uitgerust, door meer dan één bestuurder wordt bemand, steken deze hun bestuurderskaarten in de juiste lezer in de tachograaf.”.

— Lid 3, onder b) en c), wordt vervangen door:

„b) onder „andere werkzaamheden” wordt verstaan elke andere activiteit dan rijden, zoals gedefinieerd in artikel 3, onder a), van Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (*), alsmede alle werkzaamheden voor dezelfde of een andere werkgever in of buiten de vervoerssector; andere werkzaamheden moeten onder het teken # worden geregistreerd;

c) „beschikbaarheid” zoals gedefinieerd in artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG moet onder dit teken # worden geregistreerd.

(*) PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.”.

— Lid 4 wordt geschrapt.

— Lid 7 wordt vervangen door:

„7. a) Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren het volgende kunnen tonen:

- i) de registratiebladen van de lopende week en die welke de bestuurder in de voorafgaande 15 dagen heeft gebruikt,
- ii) de bestuurderskaart, indien hij houder is van een dergelijke kaart, en
- iii) alle handmatig opgetekende gegevens en afdrukken van de lopende week zelf en van de voorafgaande 15 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en Verordening (EG) nr. .../2005 (*).

Echter na 1 januari 2008 bestrijken de onder i) en iii) bedoelde perioden de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen.

(*) Deze verordening.

(*) Deze verordening.

b) Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage IB beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de controleambtenaren het volgende kunnen tonen:

- i) de bestuurderskaart waarvan hij houder is,
- ii) alle handmatig geregistreerde gegevens en afdrucken van de week zelf en van de voorafgaande 15 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en Verordening (EG) nr. .../2005 (*), en
- iii) de registratiebladen voor dezelfde periode als die welke onder ii) is bedoeld en waarin hij heeft gereden met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat.

Echter na 1 januari 2008 bestrijken de onder ii) bedoelde perioden evenwel de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen.

c) Een met de controle belaste ambtenaar met inspectiebevoegdheid kan de naleving van Verordening (EG) nr. .../2005 (*) controleren door onderzoek van de registratiebladen, de getoonde of afgedrukte gegevens die door het controleapparaat of de bestuurderskaart zijn geregistreerd of, bij ontbreken daarvan, door analyse van elk ander bewijsdocument aan de hand waarvan de niet-naleving van een van de in artikel 16, leden 2 en 3, bedoelde bepalingen kan worden gerechtvaardigd.”

Artikel 27

Verordening (EG) nr. 2135/98 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2, lid 1, onder a), wordt vervangen door:

- „1. a) Na 5 augustus 2005 moeten voertuigen die voor het eerst in het verkeer worden gebracht, uitgerust zijn met een controleapparaat dat voldoet aan de voorschriften van bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85.”.

2) Artikel 2, lid 2, wordt vervangen door:

„2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de bestuurderskaarten uiterlijk op 5 mei 2005 te kunnen afgeven.”.

Artikel 28

Verordening (EEG) nr. 3820/85 wordt ingetrokken.

Niettemin blijft artikel 5, leden 1, 2 en 4, van toepassing tot de in artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen ⁽¹⁾ vermelde data.

Artikel 29

Deze verordening treedt in werking één jaar na de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, met uitzondering van artikel 27, dat in werking treedt vanaf de twintigste dag volgende op bovengenoemde dag van bekendmaking.

Zij is van toepassing vanaf ... (*).

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

Gedaan te Brussel, ...

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

(*) Deze verordening.

⁽¹⁾ PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/66/EG van de Raad (PB L 168 van 1.5.2004, blz. 35).

(*) Drie maanden na de datum van de bekendmaking in het Publicatieblad.

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

Procedure

Conform de medebeslissingsprocedure (artikel 251 van het EG-Verdrag) heeft het Europees Parlement op 14 januari 2003 advies uitgebracht ⁽¹⁾ over het op 12 oktober 2001 door de Commissie ingediende voorstel. In het licht van dat advies heeft de Commissie op 12 augustus 2003 een gewijzigd voorstel ingediend.

Vergeleken met het oorspronkelijke voorstel is in het gewijzigde voorstel een groot aantal amendementen van het Europees Parlement overgenomen en is voorts rekening gehouden met het werk dat voordien reeds in Raadsverband was verricht.

De ontwerp-verordening strekt tot vervanging van de vigerende wetgeving, te weten Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ⁽²⁾. Die verordening bevat de tot dusver geldende regeling voor de rij- en rusttijden en de onderbrekingen voor beroepschauffeurs. De ontwerp-verordening strekt tevens tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85, met de bedoeling, in het bijzonder, rekening te houden met de technische aspecten van de invoering van digitale tachografen. Het ontwerp voorziet tevens in uitstel van de termijnen voor de invoering van deze nieuwe apparatuur en voor de beschikbaarheid van de bestuurderskaarten.

De Raad heeft zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld op 9 december 2004. Hij heeft daarbij ook rekening gehouden met het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽³⁾.

Voornaamste doelstellingen van de ontwerp-verordening

De ontwerp-verordening heeft tot doel:

- de stelsels van rijtijden, onderbrekingen en rusttijden aan te passen, teneinde de arbeidsomstandigheden van de beroepschauffeurs in de transportsector te verbeteren, tegelijkertijd rekening houdend met het inzicht dat men heeft verkregen in de onderlinge verbanden tussen verkeersveiligheid en de rijtijden van beroepschauffeurs;
- te waarborgen dat de invoering van de digitale tachograaf een veel doeltreffender handhaving van de voorschriften in kwestie mogelijk maakt. Het uitstel van de termijn voor de verplichte invoering ervan is ingegeven door het vermogen van de industrie om deze nieuwe apparatuur beschikbaar te maken.

Dit ontwerp-rechtsinstrument levert een significante bijdrage tot een grotere verkeersveiligheid. Met de aanneming ervan zal namelijk een belangrijke stap zijn gezet in de verwezenlijking van de doelstelling van de Europese Unie om voor 2010 het aantal verkeersdoden tot de helft terug te brengen.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

De Commissie heeft haar oorspronkelijke voorstel op 12 oktober 2001 ingediend in reactie op de alom geconstateerde en dringende noodzaak om Verordening (EEG) nr. 3820/85 te verduidelijken, te vereenvoudigen en bij te werken. Bij de bespreking van dit voorstel stond de Raad meteen voor de uitdaging om een evenwicht te vinden tussen verkeersveiligheid, sociale overwegingen en flexibiliteit voor de industrie. Dit was geen gemakkelijke opgave en langdurige besprekingen in de Raadsinstanties waren er het gevolg van. Het uiteindelijke akkoord in de Raad, zoals weergegeven in zijn gemeenschappelijk standpunt, werd vergemakkelijkt door het gewijzigde voorstel dat de Commissie op 12 augustus 2003 heeft ingediend.

⁽¹⁾ PB C 38 E van 12.2.2004, blz. 152.

⁽²⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

⁽³⁾ PB C 221 van 19.7.2002, blz. 19.

Volgens de Raad biedt zijn gemeenschappelijk standpunt een aanzienlijke meerwaarde ten opzichte van de vigerende wetgeving, die onder meer uit de volgende elementen bestaat:

- de ononderbroken dagelijkse minimumrusttijd wordt verlengd van acht tot negen uur;
- de maximumrijtijd per kalenderweek wordt bekort tot 56 uur (thans is het mogelijk per kalenderweek maximaal 74 uur te rijden);
- per periode van twee opeenvolgende weken moet een bestuurder ten minste één normale wekelijkse rusttijd nemen, te weten een ononderbroken rusttijd van ten minste 45 uur;
- voor de lidstaten wordt een juridisch kader gecreëerd om, onder bepaalde voorwaarden:
 - = een voertuig tijdelijk stil te zetten;
 - = een vergunning van een onderneming in te trekken, op te schorten of te beperken;
 - = een rijbewijs van een bestuurder in te trekken, op te schorten of te beperken.

In het kader van de comitologieprocedure zullen richtsnoeren worden uitgewerkt om een geharmoniseerde toepassing van deze bepalingen te bevorderen;

- de door de handhavingsambtenaren effectief te controleren tijd wordt aanzienlijk verlengd van „de lopende week en de laatste rijdag van de voorafgaande week” tot „de lopende week en de voorafgaande 15 dagen”. Na 1 januari 2008 wordt deze periode zelfs nog meer verlengd, tot „de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen”. Dankzij deze bepalingen kunnen de handhavingsambtenaren profiteren van de mogelijkheden die de digitale tachograaf biedt;
- het aantal algemene vrijstellingen en de reikwijdte ervan worden beperkt;
- de bevoegde autoriteiten van de lidstaten kunnen een sanctie opleggen voor een overtreding die op hun grondgebied is vastgesteld, zelfs wanneer deze buiten hun grondgebied is begaan;
- andere actoren in de vervoersketen kunnen onder bepaalde voorwaarden medeaansprakelijk worden gesteld voor een inbreuk.

De Raad herinnert er verder aan dat hij, uit praktische overwegingen, de termijn voor de invoering van de digitale tachograaf (dat wil zeggen voor het inbouwen van zo'n apparaat in alle nieuwe vrachtwagens) met één jaar heeft verlengd, tot 5 augustus 2005 (zie artikel 27). Wat de werking van de digitale tachograaf betreft, bevat het gemeenschappelijk standpunt van de Raad tevens een aantal verbeteringen die het resultaat zijn van een wijziging van het desbetreffende rechtsinstrument (Verordening (EEG) nr. 3821/85).

Amendementen van het Europees Parlement

Een groot aantal amendementen van het Parlement - te weten de amendementen nrs. 1, 2, 7, 21, 25, 26, 27, 30, 32, 33, 37, 41, 44, 47, 52 en 53 - was volledig aanvaardbaar voor de Raad. Voorts stemde de Raad in, weliswaar met een andere formulering, met de amendementen nrs. 3 (in overweging 11), 5, 6, 31, 34, 43, 48, 54, 62 (in artikel 25, onder iii)), 65 en 66.

De Raad kon gedeeltelijk akkoord gaan met de amendementen nrs. 4, 12, 17, 18, 107 (bij wijze van compromis nam de Raad de bepaling aan dat alleen de *bekorte* wekelijkse rusttijden in een voertuig mogen worden doorgebracht) en 45 (volgens de Raad is artikel 8, leden 6 en 7, min of meer vergelijkbaar).

Wat amendement nr. 39 betreft, koos de Raad een andere oplossing voor dit probleem; artikel 6, lid 5, is daarvan de afspiegeling

Van de niet in het gewijzigde voorstel van de Commissie overgenomen amendementen waren de amendementen nrs. 20 en 58 desalniettemin aanvaardbaar voor de Raad.

De Raad verwierp de amendementen nrs. 8, 11, 14, 89, 19, 22, 28, 78, 42, 51, 55, 56, 61, 67, 69 en 70. De Raad verwierp tevens de onderstaande amendementen en gaf daarbij de volgende toelichting:

- amendement nr. 49: deze specifieke kwestie heeft de Raad geregeld in artikel 5, letter a, onder ii), en in artikel 19 bis - in dat laatste artikel wordt met name tegemoetgekomen aan het voorstel van het Parlement met betrekking tot de situatie waarin een bestuurder bij meer dan één vervoersonderneming in dienst is;
- amendement nr. 9: hoewel de Raad het ermee eens is dat de handhavingsambtenaren *in staat* moeten zijn op de dag zelf en in de voorafgaande 28 dagen te controleren, was hij van oordeel dat dit geen absolute verplichting mag worden voor de handhavingsambtenaren, maar dat een en ander aan hun eigen oordeel moet worden overgelaten;
- amendement nr. 10: de Raad is van mening dat de verordening moet worden toegespitst op de rij- en rusttijden en niet op de arbeidstijd als geheel;
- amendement nr. 13: er zij op gewezen dat de Raad in artikel 6, lid 2, een nagenoeg vergelijkbare bepaling heeft opgenomen;
- met betrekking tot de amendementen nrs. 15 en 16, die op de AETR betrekking hebben en gekoppeld zijn aan amendement nr. 4, is de Raad van oordeel dat zijn oplossing voor dit probleem een vergelijkbare garantie biedt;
- wat de amendementen nrs. 23 en 24 betreft, over vrijstellingen voor bepaalde categorieën voertuigen, heeft de Raad deze categorieën in artikel 13 opgenomen, zodat de lidstaten op hun nationale grondgebied vrijstellingen kunnen verlenen voor de betrokken categorieën;
- amendement nr. 29: de Raad is van oordeel dat een definitie van „rijtijd” niet nodig is;
- amendement nr. 35: de Raad is van oordeel dat deze minimumleeftijden in de desbetreffende Gemeenschapswetgeving inzake rijbewijzen en inzake de opleiding van beroepsbestuurders moeten worden geregeld;
- amendement nr. 83: de Raad stelt in artikel 7 een soortgelijk systeem voor, waarin dezelfde kwestie van de verkeersveiligheid wordt aangepakt, maar volgens hem is artikel 7 gemakkelijker toepasbaar en controleerbaar;
- amendement nr. 57: de Raad onderstreept evenwel dat twee elementen uit dit amendement in artikel 13, onder k) en m), van het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen;
- amendement nr. 59: de Raad wijst erop dat artikel 13, onder b), tot op zekere hoogte aan deze specifieke situatie tegemoet komt;
- amendementen nrs. 60 en 63: de Raad is van oordeel dat dergelijke bepalingen thuishoren in de tenuitvoerleggingsrichtlijn ⁽¹⁾, die nauw met de ontwerp-verordening samenhangt;
- amendement nr. 64: de Raad wijst erop dat hij de verwijzing naar „non-discriminatie” heeft aanvaard;
- amendement nr. 68: de Raad is van oordeel dat de huidige bepalingen in de artikelen 20, 21, 23 en 24 volstaan.

III. CONCLUSIE

De Raad kon akkoord gaan met de meeste amendementen van het Parlement (zie ook de lijst van meerwaardepunten in sectie II), met betrekking tot de kernbepalingen van de ontwerp-verordening - de dagelijkse of wekelijkse rij- en rusttijden en onderbrekingen, maar ook met amendementen betreffende de werkingssfeer en handhaving. Er kan derhalve worden geconcludeerd dat er tussen de twee instellingen een ruime mate van overeenstemming bestaat over de centrale elementen van dit ontwerp-rechtsinstrument.

⁽¹⁾ Ontwerp-richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/15/EG en de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende sociale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 13/2005

vastgesteld door de Raad op 9 december 2004

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2005/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft

(2005/C 63 E/03)

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 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met het milieubeleid van de Gemeenschap, zoals het in de actieprogramma's voor het milieu en met name in het bij Besluit 1600/2002/EG ⁽⁴⁾ aangenomen zesde Europese milieuactieprogramma is geformuleerd op basis van artikel 174 van het Verdrag, wordt gestreefd naar een luchtkwaliteitsniveau waarbij er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op en risico's voor de gezondheid van de mens en het milieu.
- (2) In Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen ⁽⁵⁾ wordt het maximaal toegestane zwavelgehalte van in de Gemeenschap gebruikte zware stookolie, gasolie en gasolie voor de zeescheepvaart vastgesteld.
- (3) Krachtens Richtlijn 1999/32/EG dient de Commissie na te gaan welke maatregelen genomen kunnen worden voor het verminderen van de bijdrage van de verbranding van andere scheepsbrandstoffen dan gasolie voor de zeescheepvaart tot de verzuring en zo nodig een voorstel in te dienen.

⁽¹⁾ PB C 45 E van 25.2.2003, blz. 277.

⁽²⁾ PB C 208 van 3.9.2003, blz. 27.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 4 juni 2003 (PB C 68 E van 18.3.2004, blz. 311), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 9 december 2004 en standpunt van het Europees Parlement van ...

⁽⁴⁾ PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13. Richtlijn gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

(4) De emissie door de scheepvaart ten gevolge van de verbranding van scheepsbrandstoffen met een hoog zwavelgehalte draagt bij tot de luchtverontreiniging in de vorm van zwaveldioxide en zwevende deeltjes. Dat brengt schade toe aan het milieu door verzuring, alsmede aan de gezondheid van de mens, onroerende goederen en cultureel erfgoed, in het bijzonder in kust- en havengebieden.

(5) De maatregelen in deze richtlijn voor het terugdringen van emissies van de scheepvaart in internationale wateren vormen een aanvulling op de nationale maatregelen waarmee de lidstaten aan de in Richtlijn 2001/81/EG ⁽⁶⁾ bepaalde drempelwaarden voor de emissie van vervuilende stoffen in de atmosfeer trachten te voldoen.

(6) Verlaging van het zwavelgehalte van brandstoffen heeft bepaalde voordelen voor schepen vanwege de exploitatievoordelen en lagere onderhoudskosten en is gunstig voor een doelmatig gebruik van bepaalde emissiereductietechnologieën zoals selectieve katalytische reductie.

(7) Krachtens het Verdrag moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van de ultraperifere regio's van de Gemeenschap, te weten de Franse overzeese departementen, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden.

(8) In 1997 is tijdens een diplomatieke conferentie een protocol aangenomen tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978 (hierna „het Marpol” te noemen). Door dat protocol wordt aan het Marpol een bijlage VI toegevoegd met voorschriften inzake de preventie van luchtverontreiniging door schepen. Het protocol van 1997 en dus ook bijlage VI bij het Marpol treden op 19 mei 2005 in werking.

(9) Bijlage VI bij het Marpol regelt de aanwijzing van bepaalde gebieden als gebieden waar de emissie van zwaveloxiden wordt beheerst (hierna „gebieden met SOx-emissiebeheersing” te noemen). De Oostzee is reeds aangewezen als een dergelijk gebied. Besprekingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) hebben geleid tot een beginselakkoord omtrent het aanwijzen van de Noordzee, inclusief het Kanaal, als gebied met SOx-emissiebeheersing na de inwerkingtreding van bijlage VI.

⁽⁶⁾ PB L 309 van 27.11.2001, blz. 22. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

- (10) Om de doelstellingen van deze richtlijn te bereiken, moet worden toegezien op de naleving van de verplichtingen inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen. Effectieve bemonstering en afschrikkende sancties in de hele Gemeenschap zijn nodig om een geloofwaardige uitvoering van deze richtlijn te verzekeren. De lidstaten moeten handhavend optreden ten aanzien van schepen die onder hun vlag varen, en schepen zolang deze zich in hun havens bevinden. Ook dienen de lidstaten nauw samen te werken om overeenkomstig het internationale zeerecht handhavend op te treden ten aanzien van andere schepen.
- (11) Teneinde de scheepvaartsector genoeg tijd te geven voor de technische aanpassing met het oog op de maximale waarde van 0,1 gewichtsprocent voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die worden gebruikt door binnenschepen en schepen die in communautaire havens liggen, moet de datum van toepassing voor deze eis 1 januari 2010 zijn. Aangezien die datum technische problemen kan opleveren voor Griekenland is voor een aantal specifieke schepen die binnen Grieks grondgebied varen, een tijdelijke ontheffing op zijn plaats.
- (12) Het is van essentieel belang dat de standpunten van de lidstaten in de IMO-besprekingen meer gewicht krijgen, met name om bij de herziening van bijlage VI van het Marpol te pleiten voor ambitieuzere maatregelen in verband met lagere drempelwaarden inzake het zwavelgehalte van door schepen gebruikte zware stookolie en voor het gebruik van gelijkwaardige maatregelen voor het terugdringen van de uitstoot.
- (13) De algemene vergadering van de IMO heeft in resolutie A.926(22) de regeringen, met name de regeringen in regio's waar gebieden met SOx-emissiebeheersing zijn aangewezen, opgeroepen ervoor te zorgen dat er laagzwavelige zware stookolie verkrijgbaar is in de gebieden die onder hun rechtsmacht vallen.
- (14) De IMO heeft richtsnoeren vastgesteld voor de bemonstering van stookolie aan de hand waarvan zal worden bepaald of deze in overeenstemming zijn met bijlage VI van het Marpol, en zal binnenkort richtsnoeren ontwikkelen voor systemen voor de reiniging van uitlaatgassen en andere technologische methoden om de SOx-emissie in gebieden met SOx-emissiebeheersing te beperken.
- (15) Richtlijn 2001/80/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties⁽¹⁾ omvat een nieuwe formulering van Richtlijn 88/609/EEG. Richtlijn 1999/32/EG dient dienovereenkomstig te worden herzien, zoals bepaald in artikel 3, lid 4, ervan.
- (16) Het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002⁽²⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen moet de Commissie in verband met de goedkeuring van emissiereductietechnologieën bijstaan.
- (17) Emissiereductietechnologieën die geen nadelige effecten hebben voor ecosystemen en met gebruikmaking van adequate goedkeurings- en controlemechanismen zijn ontwikkeld, kunnen een even grote of zelfs een grotere emissiereductie opleveren dan het gebruik van brandstof met een laag zwavelgehalte. Het is van essentieel belang dat er gunstige omstandigheden zijn om nieuwe emissiereductietechnologieën te promoten.
- (18) Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid zal de Commissie en de lidstaten, zo nodig, bijstaan bij de bewaking van de toepassing van deze richtlijn.
- (19) De voor de uitvoering van deze richtlijn noodzakelijke maatregelen moeten worden aangenomen overeenkomstig 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⁽³⁾.
- (20) Richtlijn 1999/32/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN AANGENOMEN:

Artikel 1

Richtlijn 1999/32/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) In artikel 1 wordt lid 2 vervangen door:

„2. De emissies van zwaveldioxide bij de verbranding van bepaalde uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen worden verminderd door grenswaarden vast te stellen voor het zwavelgehalte van die brandstoffen als voorwaarde voor het gebruik ervan op het grondgebied, de territoriale zeevateren, de exclusieve economische zones en de zones met verontreinigingsbeheersing van de lidstaten.

De bij deze richtlijn vastgestelde beperking van het zwavelgehalte van bepaalde uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen is evenwel niet van toepassing op:

- a) brandstoffen die bestemd zijn voor onderzoek en testen;
- b) brandstoffen die vóór hun definitieve verbranding nog een processtap ondergaan;

⁽²⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 415/2004 van de Commissie (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 10).

⁽³⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽¹⁾ PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

- c) brandstoffen die in de raffinage-industrie worden verwerkt;
- d) brandstoffen die in de ultraperifere gebieden van de Gemeenschap gebruikt en in de handel gebracht worden, op voorwaarde dat de betrokken lidstaten kunnen waarborgen dat in die regio's:
- aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan;
 - geen zware stookolie met een zwavelgehalte van meer dan 3 massaprocent wordt gebruikt;
- e) brandstoffen die worden gebruikt door oorlogsschepen en andere vaartuigen die in militair verband worden gebruikt. Iedere lidstaat tracht, door het nemen van passende maatregelen die de werkzaamheden of de operationele kwaliteiten van dergelijke schepen niet aantasten, evenwel te waarborgen dat dergelijke schepen, voorzover redelijk en uitvoerbaar, handelen in overeenstemming met deze richtlijn;
- f) het gebruik van brandstoffen in een schip specifiek om de veiligheid van een schip zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden;
- g) het gebruik van brandstoffen, dat noodzakelijk is geworden ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits na het ontstaan van de schade alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om te hoge emissies te voorkomen of tot een minimum te beperken en mits er zo spoedig mogelijk maatregelen worden genomen om de schade te herstellen. Dit is niet van toepassing wanneer de eigenaar of kapitein handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, of roekeloos handelde;
- h) brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van emissiereductietechnologieën overeenkomstig artikel 4 quater.”
- 2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
- a) In punt 1 wordt het eerste streepje vervangen door:
- „— een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van scheepsbrandstof, van de GN-codes 2710 19 51 tot en met 2710 19 69, of”.
- b) In punt 2 worden het eerste en het tweede streepje vervangen door:
- „gasolie:
- een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitsluiting van scheepsbrandstof, van GN-code 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 of 2710 19 49, of
 - een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van scheepsbrandstof, waarvan minder dan 65 volumeprocent (met inbegrip van verliezen) bij 250 °C overdestilleert en waarvan ten minste 85 volumeprocent (met inbegrip van verliezen) bij 350 °C overdestilleert, gemeten met de ASTM-methode D86;”.
- c) Punt 3 wordt vervangen door:
- „3. scheepsbrandstof: een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die bestemd is voor gebruik, of gebruikt wordt, aan boord van een schip, met inbegrip van de in ISO 8217 gedefinieerde brandstoffen”.
- d) De volgende punten worden ingevoegd:
- „3a. dieselolie voor de scheepvaart: een scheepsbrandstof waarvan de viscositeit of de dichtheid valt binnen de viscositeits- of dichtheidsgrenzen die zijn bepaald voor de klassen DMB en DMC in tabel I van ISO 8217;
- 3b. gasolie voor de scheepvaart: een scheepsbrandstof waarvan de viscositeit of de dichtheid valt binnen de viscositeits- of dichtheidsgrenzen die zijn bepaald voor de klassen DMX en DMA in tabel I van ISO 8217;
- 3c. Marpol: Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978;
- 3d. bijlage VI van het Marpol: de bijlage, getiteld „Voorschriften voor de preventie van luchtverontreiniging door schepen”, die krachtens het protocol van 1997 aan het Marpol is toegevoegd;
- 3e. beheersgebieden voor SOx-emissie: zeegebieden die door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) krachtens bijlage VI van het Marpol als zodanig worden omschreven;
- 3f. passagiersschip: een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert, waarbij een passagier iedere persoon aan boord is met uitzondering van:
- i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, en
 - ii) kinderen beneden de leeftijd van één jaar;
- 3g. geregelde dienst: een reeks tochten van passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden:
- i) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of

- ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare regelmatige reeks vormen;
- 3h. oorlogsschip: een schip dat behoort tot de strijdkrachten van een staat, de uiterlijke onderscheidingssteken draagt van zulke schepen van die nationaliteit, onder het bevel staat van een commandant in staatsdienst wiens naam op de desbetreffende dienstlijst of het equivalent daarvan staat, en waarvan de bemanning aan de regels van de krijgstuicht is onderworpen;
- 3i. schip op zijn ligplaats: een schip dat veilig afge-meerd of voor anker ligt in een haven in de Gemeenschap, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet is betrokken bij goederenafhandeling;
- 3j. binnenschip: een schip dat specifiek bestemd is voor gebruik op de binnenwateren zoals omschreven in Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (*), met inbegrip van alle schepen die voorzien zijn van:
- een communautair certificaat voor binnenschepen, zoals omschreven in Richtlijn 82/714/EEG;
 - een certificaat dat werd afgegeven op grond van artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte;
- 3k. in de handel brengen: het in een gebied onder de jurisdictie van de lidstaten leveren of ter beschikking stellen aan derden, al dan niet tegen betaling, van scheepsbrandstoffen voor verbranding aan boord. De levering of terbeschikkingstelling van scheepsbrandstoffen voor uitvoer in ladingtanks van schepen valt hier niet onder;
- 3l. perifere gebieden: de Franse overzeese departementen, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden, genoemd in artikel 299 van het Verdrag;
- 3m. emissiereductietechnologie: een systeem voor de reiniging van uitlaatgassen of iedere andere technologische methode die controleerbaar en handhaafbaar is;
- (*) PB L 301 van 28.10.1982, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.”
- e) Punt 6 wordt geschrapt.
- 3) Artikel 3 wordt vervangen door:
- „Artikel 3
- Maximumzwavelgehalte van zware stookolie**
1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van 1 januari 2003 op hun grondgebied geen zware stookolie wordt gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 1 massaprocent.
2. i) Behoudens passende emissiecontroles door de bevoegde instanties is lid 1 niet van toepassing op zware stookolie die wordt gebruikt:
- a) in stookinstallaties die onder Richtlijn 2001/80/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties (*) vallen en overeenkomstig de definitie van artikel 2, punt 9, van die richtlijn als nieuwe installaties worden beschouwd en voldoen aan de grenswaarden voor de zwaveldioxide-emissies door dergelijke installaties, zoals bepaald in bijlage VI van die richtlijn en toegepast overeenkomstig artikel 4 van die richtlijn;
 - b) in stookinstallaties die onder Richtlijn 2001/80/EG vallen en overeenkomstig de definitie van artikel 2, punt 10, van die richtlijn als bestaande installaties worden beschouwd, indien de zwaveldioxide-emissies van deze stookinstallaties ten hoogste 1 700 mg/Nm³ bedragen bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis, en indien de zwaveldioxide-emissies van deze stookinstallaties, met inachtneming van artikel 4, lid 3, onder a), van Richtlijn 2001/80/EG, met ingang van 1 januari 2008 niet hoger zijn dan de emissies bij inachtneming van de emissiegrenswaarden voor nieuwe installaties in deel A van bijlage IV van die richtlijn en, in voorkomend geval, bij de toepassing van de artikelen 5, 7 en 8 van die richtlijn;

c) in andere stookinstallaties die niet onder a) of b) vallen, indien de zwaveldioxide-emissies van deze stookinstallaties ten hoogste 1 700 mg/Nm³ bedragen bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis;

d) voor verbranding in raffinaderijen, indien het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissie, van alle installaties in de raffinaderij, ongeacht de gebruikte brandstofsoort of brandstofcombinatie, beneden een door iedere lidstaat vast te stellen grens van ten hoogste 1 700 mg/Nm³ ligt. Dit geldt niet voor stookinstallaties die onder a) vallen en, met ingang van 1 januari 2008, voor stookinstallaties die onder b) vallen.

ii) De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat stookinstallaties die zware stookolie met een hoger dan het in lid 1 genoemde zwavelgehalte gebruiken, niet worden geëxploiteerd zonder een door een bevoegde instantie afgegeven vergunning waarin de emissiegrenswaarden zijn aangegeven.

3. De bepalingen van lid 2 worden bezien en, zo nodig, herzien in het kader van toekomstige herzieningen van Richtlijn 2001/80/EG.

(*) PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003."

4) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) Met ingang van 1 januari 2010:

i) worden in lid 1 de woorden „met inbegrip van gasolie voor de zeescheepvaart” geschrapt,

ii) wordt lid 2 geschrapt.

b) Met ingang van ... (*) worden de leden 3 en 4 geschrapt.

5) Na artikel 4 worden de volgende artikelen ingevoegd:

„Artikel 4 bis

Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die in beheersgebieden voor SOx-emissie en door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap worden gebruikt

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die binnen beheersgebieden voor SOx-emissie vallen, indien het zwavelgehalte van die brandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent. Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Gemeenschap zijn begonnen,

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

2. De toepassingsdata voor lid 1 zijn:

a) voor het Baltische-Zeegebied bedoeld in voorschrift 14, lid 3, onder a), van bijlage VI van het Marpol, ... (*);

b) voor de Noordzee en elk ander zeegebied, inclusief havens, die door de IMO vervolgens overeenkomstig voorschrift 14, lid 3, onder b), van bijlage VI van het Marpol als beheersgebied voor SOx-emissie worden aangewezen,

— twaalf maanden na de inwerkingtreding van die aanwijzing, of

— ... (**),

naar gelang van welke datum later valt.

3. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de handhaving van lid 1, ten minste ten aanzien van:

— schepen die onder hun vlag varen en,

— in het geval van lidstaten die grenzen aan beheersgebieden voor SOx-emissie, schepen van alle vlaggen zolang deze zich in hun havens bevinden.

De lidstaten kunnen ook aanvullende handhavingsmaatregelen nemen ten aanzien van andere schepen overeenkomstig het internationale zeerecht.

4. Met ingang van de in lid 2, onder a), bedoelde datum nemen de lidstaten alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing niet worden gebruikt door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap indien het zwavelgehalte van deze brandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de handhaving van dit voorschrift, ten minste ten aanzien van schepen die onder hun vlag varen, en schepen van alle vlaggen zolang deze zich in hun havens bevinden.

5. Met ingang van de in lid 2, onder a), bedoelde datum, stellen de lidstaten als voorwaarde voor schepen om een haven in de Gemeenschap binnen te lopen, dat het scheepslogboek correct is bijgehouden en dat ook de overschakelingen op andere brandstof daarin worden vermeld.

6. Met ingang van de in lid 2, onder a), bedoelde datum, zorgen lidstaten ervoor dat van elke scheepsbrandstof die op hun grondgebied wordt verkocht, de leverancier op de brandstofleveringsnota het zwavelgehalte vermeldt en een verzegeld monster bijlevert.

7. Met ingang van de in lid 2, onder a), bedoelde datum, zorgen de lidstaten ervoor dat op hun grondgebied geen dieselolie voor de scheepvaart in de handel wordt gebracht met een zwavelgehalte van meer dan 1,5 massaprocent.

(*) 19 mei 2006 of, indien later, twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) Twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

8. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van de toepassingsdata vermeld in lid 2, onder b), en maakt die data bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4 ter

Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die door binnenschepen en schepen op hun ligplaats in havens van de Gemeenschap worden gebruikt

1. Met ingang van 1 januari 2010 nemen de lidstaten alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de volgende schepen geen scheepsbrandstoffen gebruiken met een zwavelgehalte van meer dan 0,1 massaprocent:

- a) binnenschepen en
- b) schepen op hun ligplaats in havens in de Gemeenschap, waarbij de bemanning voldoende tijd wordt gegeven om zo spoedig mogelijk na de aankomst op de ligplaats en zo laat mogelijk vóór het vertrek indien nodig om te schakelen van of op andere brandstoffen.

De lidstaten eisen dat alle tijdstippen waarop op een andere brandstof wordt omgeschakeld, in het scheepslogboek genoteerd worden.

2. Lid 1 is niet van toepassing:

- a) wanneer schepen volgens gepubliceerde dienstregelingen minder dan twee uur op hun ligplaats zullen liggen;
- b) op binnenschepen met een certificaat waaruit blijkt dat zij voldoen aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, sindsdien gewijzigd, wanneer deze schepen op zee zijn;
- c) tot 1 januari 2012 voor in de bijlage opgenomen schepen die uitsluitend op Grieks grondgebied opereren.

3. Met ingang van 1 januari 2010 zorgen de lidstaten ervoor dat op hun grondgebied geen gasolie voor de zeescheepvaart in de handel wordt gebracht waarvan het zwavelgehalte meer is dan 0,1 massaprocent.

Artikel 4 quater

Proefnemingen met en gebruik van nieuwe emissiereductietechnologieën

1. De lidstaten kunnen, eventueel in samenwerking met andere lidstaten, hun goedkeuring hechten aan proefnemingen met scheepsemissiereductietechnologieën op schepen die onder hun vlag varen, of in zeegebieden die onder hun jurisdictie vallen. Tijdens deze proefnemingen is het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de

eisen van de artikelen 4 bis en 4 ter, niet verplicht, op voorwaarde dat:

- de Commissie en elke betrokken havenstaat ten minste zes maanden vóór het begin van de proefnemingen hiervan schriftelijk in kennis is gesteld;
- de looptijd van de vergunningen voor de proefnemingen niet meer dan 18 maanden bedraagt;
- alle betrokken schepen uitgerust zijn met fraudebestendige apparatuur voor de continue bewaking van de schoorsteenpijpemissies en deze gedurende de hele proefperiode gebruiken;
- alle betrokken schepen een emissieverlaging realiseren die ten minste gelijkwaardig is met die welke zou zijn bereikt met de in deze richtlijn vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen;
- er adequate afvalbeheersystemen voorhanden zijn voor de afvalstoffen die in de loop van de hele proefperiode door de emissiereductietechnologie worden veroorzaakt;
- de effecten op het mariene milieu, en met name de ecosystemen van omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, gedurende de hele proefperiode worden geanalyseerd en
- de volledige resultaten aan de Commissie worden overgelegd en binnen zes maanden na het einde van de proefnemingen algemeen bekend worden gemaakt.

2. Emissiereductietechnologieën voor schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, worden goedgekeurd overeenkomstig de procedure van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) (*), met inachtneming van

- de richtsnoeren die de IMO zal opstellen;
- de resultaten van de in lid 1 bedoelde proefnemingen;
- de gevolgen voor het milieu, inclusief realiseerbare emissiebeperkingen, en gevolgen voor het ecosysteem in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen;
- de uitvoerbaarheid van de monitoring en de verificatie.

3. Overeenkomstig de procedure van artikel 9, lid 2, worden er criteria opgesteld voor het gebruik van emissiereductietechnologieën door schepen van alle vlaggen in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen in de Gemeenschap. De Commissie deelt deze criteria mee aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

4. Bij wijze van alternatief voor het gebruik van laagzwavelige scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van de artikelen 4 bis en 4 ter, mogen de lidstaten schepen toestaan een goedgekeurde emissiereductietechnologie te gebruiken, op voorwaarde dat deze schepen

— een emissieverlaging realiseren die ten minste gelijkwaardig is met die welke zou zijn bereikt met de in deze richtlijn vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte in brandstoffen, en

— op basis van criteria die de autoriteiten van de havenstaten aan de IMO hebben meegegeeld, op overtuigende wijze aantonen dat in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen geloosde afvalstromen geen gevolgen hebben voor ecosystemen.

(*) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 415/2004 van de Commissie (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 10)."

6) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het volgende lid wordt ingevoegd:

„1 bis. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te controleren dat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen voldoet aan de toepasselijke bepalingen van de artikelen 4 bis en 4 ter.

Elk van de volgende wijzen van monsterneming, analyse en inspectie wordt gebruikt, naar gelang van de omstandigheden:

— monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord, op het moment van levering aan schepen, volgens de richtsnoeren van de IMO, en analyse van het zwavelgehalte;

— monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voorzover uitvoerbaar, en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;

— inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota.

De monsterneming begint op de datum waarop de desbetreffende grenswaarde voor het maximumzwavelgehalte van de brandstof van kracht wordt. Zij wordt met een voldoende hoge frequentie in voldoende hoeveelheden uitgevoerd, en wel zodanig dat de monsters representatief zijn voor de onderzochte brandstof en voor de brandstof die door schepen in de betrokken zeegebieden, havens en binnenwateren wordt gebruikt.

De lidstaten nemen, indien nodig, ook de maatregelen die redelijkerwijs nodig zijn om het zwavelgehalte van de scheepsbrandstoffen, andere dan die waarop de artikelen 4 bis en 4 ter van toepassing zijn, te controleren."

b) In lid 2 wordt punt a) vervangen door:

„a) de methoden ISO 8754(1992) en PrEN ISO 14596 voor zware stookolie en scheepsbrandstoffen;"

7) Artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

Rapportage en herziening

1. Op basis van de resultaten van de overeenkomstig artikel 6 verrichte monsterneming, analyse en inspectie dienen de lidstaten uiterlijk op 30 juni van elk jaar bij de Commissie een kort verslag in over het zwavelgehalte van de binnen de werkingssfeer van deze richtlijn vallende vloeibare brandstoffen die gedurende het voorgaande kalenderjaar op hun grondgebied zijn gebruikt. Dit verslag vermeldt het totale aantal geteste monsters naar brandstoftype, alsmede de gebruikte hoeveelheden van de desbetreffende brandstoffen en het berekende gemiddelde zwavelgehalte. De lidstaten brengen ook verslag uit over het aantal uitgevoerde inspecties aan boord van schepen, en registreren het gemiddelde zwavelgehalte van de op hun grondgebied gebruikte scheepsbrandstoffen die op ... (*) niet onder deze richtlijn vallen.

2. Op basis van onder meer

a) het overeenkomstig lid 1 jaarlijks in te dienen verslag;

b) de waargenomen ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit, verzuring, brandstofkosten en modal shift en

c) de vorderingen die ten gevolge van de initiatieven van de Gemeenschap terzake via IMO-regelingen worden geboekt bij de reductie van de uitstoot van zwaveloxiden door schepen;

d) een nieuwe kosten-batenanalyse, met inbegrip van de directe en indirecte milieuvoordelen van de in artikel 4 bis, lid 4, genoemde maatregelen,

dient de Commissie uiterlijk in 2008 een rapport in bij het Europees Parlement en de Raad.

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

De Commissie kan dat rapport aanvullen met voorstellen tot wijziging van deze richtlijn, met name wat betreft een voor elke brandstofcategorie vastgestelde tweede fase van zwavelgrenswaarden en, rekening houdend met de werkzaamheden in het kader van de IMO, de zeegebieden waar laagzwavelige scheepsbrandstoffen dienen te worden gebruikt.

3. Vóór 31 december 2005 brengt de Commissie verslag uit over het mogelijke gebruik van economische instrumenten, met inbegrip van mechanismen zoals gedifferentieerde bijdragen en kilometerheffingen, verhandelbare emissierechten en compensaties.

4. Wijzigingen die nodig zijn om in artikel 2, punten 1, 2, 3, 3a, 3b en 4, of in artikel 6, lid 2, technische aanpassingen aan te brengen in het licht van de vooruitgang van wetenschap en techniek, worden vastgesteld volgens de in artikel 9, lid 2, bedoelde procedure. Deze aanpassingen mogen niet leiden tot directe wijzigingen van de werksfeer van deze richtlijn of de grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen van deze richtlijn.”.

8) Artikel 9 wordt vervangen door:

„Artikel 9

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad (*) van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

(*) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.”.

9) De tekst in de bijlage bij deze richtlijn wordt toegevoegd.

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór ... (*) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de 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 Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

(*) Twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE

„BIJLAGE

GRIEKSE SCHEPEN

Naam van het schip	Jaar van oplevering	IMO-nummer
Ariadne Palace	2002	9221310
Ikarus Palace	1997	9144811
Knossos Palace	2001	9204063
Olympia Palace	2001	9220330
Pasiphae Palace	1997	9161948
Festos Palace	2001	9204568
Europa Palace	2002	9220342
Blue Star I	2000	9197105
Blue Star II	2000	9207584
Blue Star Ithaki	1999	9203916
Blue Star Naxos	2002	9241786
Blue Star Paros	2002	9241774
Hellenic Spirit	2001	9216030
Olympic Champion	2000	9216028
Lefka Ori	1991	9035876
Sophoklis Venizelos	1990	8916607

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 28 november 2002 bij de Raad een voorstel ingediend voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat **het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen** betreft.
2. Het Europees Parlement heeft in eerste lezing advies uitgebracht tijdens zijn vergaderperiode van 2 tot en met 5 juni 2003.
3. Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 14 mei 2003 advies uitgebracht.
4. Het Comité van de Regio's heeft op 20 januari 2003 meegedeeld geen advies te zullen uitbrengen.
5. De Commissie heeft op 1 augustus 2003 een gewijzigd voorstel aangenomen.
6. De Raad heeft op 9 december 2004 zijn gemeenschappelijk standpunt aangenomen overeenkomstig artikel 251, lid 2, van het Verdrag.

II. DOEL

Met de voorgestelde wijzigingen wordt beoogd de werkingssfeer van Richtlijn 1999/32/EG uit te breiden tot alle soorten uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen die aan boord van schepen worden gebruikt, en het zwavelgehalte van deze scheepsbrandstoffen voor gebruik door schepen in bepaalde delen van de Europese Unie te beperken.

Het doel is de emissie van zwaveldioxide en zwevende deeltjes door schepen te beperken, overeenkomstig de parallelle strategie van de Europese Unie ter beperking van atmosferische emissies door zeeschepen. Met het voorstel wordt beoogd de beheersgebieden voor zwaveldioxide-emissie in te voeren die de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) reeds in haar Verdrag betreffende luchtverontreiniging, bijlage VI van het Marpol, heeft aangewezen. Bij dit voorstel worden de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG met betrekking tot het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen gewijzigd als volgt:

- invoering van een grenswaarde van 1,5 % voor het zwavelgehalte van de scheepsbrandstoffen die door alle zeeschepen op de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal worden gebruikt; deze waarde is in overeenstemming met bijlage VI van het Marpol, en dient om het effect van de emissie door schepen op de verzuring in Noord-Europa te beperken;
- invoering van een grenswaarde van 1,5 % voor het zwavelgehalte van de scheepsbrandstoffen die door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap worden gebruikt, teneinde de luchtkwaliteit, met name in de omgeving van havens en kusten, te verbeteren en voldoende vraag te creëren om de beschikbaarheid van brandstof met een zwavelgehalte van niet meer dan 1,5 % in de hele Europese Unie te waarborgen;
- wijziging van de bestaande bepalingen inzake gasolie voor de zeescheepvaart door te eisen dat schepen op hun ligplaats en binnenschepen brandstof gebruiken met een zwavelgehalte van 0,1 % of minder vanaf 1 januari 2010, teneinde de lokale emissie van SO₂ en zwevende deeltjes te verminderen en de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Voor 16 specifieke schepen in Griekenland geldt tot 1 januari 2012 een afwijking;
- om te waarborgen dat brandstoffen verkrijgbaar zijn die aan de eisen voldoen, een verbod op de verkoop van gasolie voor de zeescheepvaart (klassen DMA en DMX) met een zwavelgehalte van meer dan 0,1 % voor 2010 om de huidige grenswaarde van 0,2 % voor dieselolie voor de zeescheepvaart van de klassen DMB en DMC op te heffen, gevolgd door een verbod op de verkoop van dergelijke brandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 1,5 %.

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

Het Europees Parlement heeft 36 amendementen op het Commissievoorstel aangenomen.

Volgens de Raad vormt het gemeenschappelijk standpunt een evenwichtig compromis, omdat:

- de reeks datums van inwerkingtreding van de bepalingen van de richtlijn coherent is, rekening houdend met de nu zeer nabije inwerkingtreding van bijlage VI van het Marpol (in mei 2005);
- er niet is voorzien in afwijkingen die tegen de inwerkingtreding van bijlage VI van het Marpol en de vaststelling van beheersgebieden voor zwaveldioxide-emissie indruisen;
- op een redelijke manier rekening wordt gehouden met de technische en praktische problemen welke gepaard gaan met de nieuwe eisen voor schepen op hun ligplaats, met inbegrip van de specifieke tijdelijke afwijking waarom Griekenland voor bepaalde ro-ro-veerboten heeft verzocht.

Bijlage VI van het Marpol treedt één jaar nadat zij is bekrachtigd door ten minste 15 vlaggenstaten die ten minste 50 % van de brutotonnage van de mondiale koopvaardijvloot vertegenwoordigen, internationaal in werking. Op 15 oktober 2004 was de bijlage bekrachtigd door 17 landen - Zweden, Noorwegen, Singapore, de Bahama's, de Marshall-eilanden, Liberia, Denemarken, Duitsland, Vanuatu, Panama, Griekenland, Bangladesh, Spanje, Barbados, Samoa, Azerbeidzjan en het Verenigd Koninkrijk - die meer dan 50 % van de mondiale tonnage vertegenwoordigen. Samoa, de vijftiende staat, heeft bijlage VI van het Marpol bekrachtigd op 19 mei 2004, waardoor de weg is geëffend voor de inwerkingtreding van bijlage VI op 19 mei 2005 en van voorschrift 14 (beheersgebieden voor zwaveldioxide-emissie in de Oostzee) op 19 mei 2006. Zes lidstaten van de Europese Unie (Denemarken, Duitsland, Griekenland, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk) hebben het Marpol reeds bekrachtigd en vier lidstaten (Nederland, Finland, Cyprus en Polen) bevinden zich in het laatste stadium van de bekrachtiging, die nog dit jaar wordt verwacht.

Het gemeenschappelijk standpunt is in overeenstemming met de standpunten die de Commissie en het Europees Parlement hebben ingenomen met betrekking tot de doelstelling om de werkingssfeer van Richtlijn 1999/32/EG uit te breiden tot alle uit aardolie verkregen brandstoffen aan boord van schepen die in de wateren van de lidstaten opereren.

De Raad:

- a) heeft in het gemeenschappelijk standpunt 21 amendementen in hun geheel, gedeeltelijk of in beginsel opgenomen als volgt:

Amendement nr. 1: de geest van dit amendement is verwerkt in overweging 4.

Amendement nr. 3: de geest van dit amendement is verwerkt in overweging 5.

Amendement nr. 4: de geest van dit amendement is overgenomen in overweging 4.

Amendement nr. 5: de geest van dit amendement is verwerkt in overweging 6.

Amendement nr. 6: de geest van dit amendement is weergegeven in de overwegingen 6 en 17.

Amendement nr. 7: volledig overgenomen in overweging 7.

Amendement nr. 8: de geest van dit amendement is overgenomen in overweging 10.

Amendement nr. 40: overeenkomstig de algemene richtsnoeren voor de redactie van de communautaire wetgeving hebben de overwegingen tot doel de essentiële bepalingen van het regelgevende gedeelte beknopt te motiveren en bevatten zij geen regelgevende bepalingen noch politieke wensen; de geest van dit amendement is evenwel weergegeven in overweging 12.

Amendement nr. 18: het doel van dit amendement is verwerkt in artikel 1, lid 1, onder d).

- Amendement nr. 30: in overweging 19 wordt verwezen naar de geest van dit amendement.
- Amendement nr. 38: de definitie in artikel 2, lid 3, onder j), volgt de geest van dit amendement
- Amendement nr. 39: de definitie in artikel 2, lid 3, onder k), geeft het doel van dit amendement op meer gedetailleerde en specifieke wijze weer.
- Amendement nr. 10: dit amendement is overgenomen in artikel 4, met de daaruit voortvloeiende wijzigingen in het tijdschema.
- Amendement nr. 23: dit wordt behandeld in het nieuwe artikel 4 ter, waarbij de uitvoering voor alle types van schepen wordt uitgesteld tot 2010.
- Amendement nr. 43: dit wordt uitvoerig behandeld in het nieuwe artikel 4 quater.
- Amendement nr. 27: dit is weergegeven in de nieuwe tekst van artikel 6, dat nu duidelijker is geformuleerd om technische moeilijkheden bij de toepassing te voorkomen.
- Amendement nr. 29: de geest van dit amendement is gevolgd in overweging 10 en wordt ook behandeld in artikel 11 van Richtlijn 1999/32/EG.
- Amendement nr. 31: dit probleem is opgelost door het gebruik van de uitdrukking „vloeibare brandstoffen”.
- Amendement nr. 32: de geest van dit amendement is weergegeven in de overwegingen 4 en 6 en in artikel 7, lid 2.
- Amendement nr. 33: aanvaard.
- Amendement nr. 44: de geest van dit amendement is weergegeven in artikel 7;
- b) heeft 15 amendementen (2, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 28, 41, 42, 24, 25, 26 en 37) niet overgenomen in het gemeenschappelijk standpunt:
- Amendement nr. 2: dit amendement kon niet worden overgenomen, omdat het niet relevant geacht werd.
- Amendement nr. 14: dit amendement kon niet worden overgenomen, omdat het lid waarnaar het verwijst, geschrapt is.
- Amendementen nrs. 15, 16, 17: deze amendementen konden niet worden overgenomen. De geest ervan wordt evenwel weergegeven in artikel 4 bis, lid 2, dat tot doel heeft de inwerkingtreding te vervroegen tot mei 2006, om in overeenstemming te zijn met bijlage VI van het Marpol.
- Amendementen nrs. 21 en 22: konden niet worden overgenomen.
- Amendement nr. 28: kon niet worden overgenomen.
- Amendementen nrs. 41 en 42: konden niet worden aanvaard, omdat de Raad het te vroeg acht om vooruit te lopen op toekomstige wetgeving (een tweede fase) die afhangt van de beoordeling van de toepassing van de huidige wijzigingen. Niettemin wordt in het nieuwe artikel 7, lid 2, erkend dat er in de toekomst verdere verbeteringen nodig zijn.
- Amendement nr. 24: kon niet worden overgenomen.
- Amendement nr. 25: kon niet worden overgenomen, omdat het als disproportioneel werd beschouwd.
- Amendement nr. 26: kon niet worden aanvaard, omdat amendement nr. 42 verworpen is (nieuw artikel 4 bis bis).
- Amendement nr. 37: kon niet worden overgenomen, omdat er volgens de Raad twaalf maanden nodig zijn voor de omzetting.
- c) De Raad voegde artikel 4 bis, leden 3 en 4, toe om punten met betrekking tot de handhaving van de verschillende bepalingen van de richtlijn te verduidelijken.

IV. CONCLUSIE

Hoewel de Raad niet alle door het Europees Parlement aangenomen amendementen kan aanvaarden, is hij van oordeel dat het gemeenschappelijk standpunt in ruime mate tegemoet komt aan de wensen van het Parlement en dat het overeenstemt met het gewijzigde Commissievoorstel, aangezien het de emissie van zwaveldioxide in de Europese Unie aanzienlijk beperkt, waarbij de beperkingen zoveel mogelijk voordeel moeten opleveren in en rond dichtbevolkte havens en kustgebieden en in zuurgevoelige ecosystemen.

Aldus worden de lidstaten van de Europese Unie gestimuleerd om zich op internationaal vlak meer in te zetten voor de verbetering van de milieunormen voor schepen, met name door de bekrachtiging en versterking van bijlage VI van het Marpol.
