

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3046

C 301

fyrtiofjärde årgången

26 oktober 2001

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	I <i>Meddelanden</i>	
	Rådet	
2001/C 301/01	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 26/2001 av den 25 juni 2001, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (vibration) i arbetet (sextonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG)	1
2001/C 301/02	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 27/2001 av den 25 juni 2001, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets beslut om gemenskapens stödåtgärder inom sysselsättningsområdet ⁽¹⁾	14
2001/C 301/03	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 28/2001 av den 28 juni 2001, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg ⁽¹⁾	22
2001/C 301/04	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 29/2001 av den 28 juni 2001, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets beslut om ändring för tjugonde gången av rådets direktiv 76/769/EEG om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (klorparaffiner med kort kolkedja)	39
2001/C 301/05	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 30/2001 av den 30 juli 2001, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets beslut om minskning av de förorenade utsläppen från två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av direktiv 97/24/EG ⁽¹⁾	43

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

SV

I

(Meddelanden)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 26/2001

antagen av rådet den 25 juni 2001

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/.../EG av den ... om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens (vibration) i arbetet (sextonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG)

(2001/C 301/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 137.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾, som framlagts
efter samråd med Rådgivande kommittén för arbetarskydds-
frågor,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs ytt-
rande⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) I fördraget föreskrivs att rådet genom direktiv kan
anta minimikrav för att främja förbättringar, bl.a. på
arbetsmiljöområdet, för att garantera en högre skyddsni-
vå för arbetstagares hälsa och säkerhet. I dessa direktiv

bör sådana administrativa, finansiella och rättsliga åläg-
ganden undvikas som motverkar tillkomsten och utveck-
lingen av små och medelstora företag.

(2) Enligt kommissionens meddelande om handlingspro-
grammet för genomförande av gemenskapsstadgan om
grundläggande sociala rättigheter för arbetstagare skall
minimikrav för hälsa och säkerhet införas för arbetstaga-
re som exponeras för risker som härrör från fysikaliska
agens. Europaparlamentet antog i september 1990 en
resolution om detta handlingsprogram⁽⁴⁾, i vilken kom-
missionen särskilt uppmanades att utarbeta ett särdirek-
tiv om risker förknippade med buller och vibration samt
alla andra fysikaliska agens på arbetsplatsen.

(3) Det anses lämpligt att till en början införa åtgärder som
skyddar arbetstagare mot risker som har samband med
vibration på grund av deras inverkan på arbetstagarnas
hälsa och säkerhet, i synnerhet muskel-, skelett-, nerv-
och kärrelaterade skador. Dessa åtgärder är inte endast
avsedda att trygga den enskilde arbetstagares hälsa
och säkerhet utan också att bidra till att skapa ett
minimiskydd för alla arbetstagare i gemenskapen och
därigenom bidra till att en eventuell snedvridning av
konkurrensen undviks.

⁽¹⁾ EGT C 77, 18.3.1993, s. 12, och EGT C 230, 19.8.1994, s. 3.

⁽²⁾ EGT C 249, 13.9.1993, s. 28.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 20 april 1994 (EGT C 128,
9.5.1994, s. 146), bekräftat den 16 september 1999 (EGT C 54,
25.2.2000, s. 75), rådets gemensamma ståndpunkt av den
15 juni 2001 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej
offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT C 260, 15.10.1990, s. 167.

- (4) I detta direktiv fastställs minimikrav, vilket ger medlemsstaterna möjlighet att behålla eller anta mer förmånliga bestämmelser för att skydda arbetstagare, särskilt att fastställa lägre insatsvärden eller gränsvärden för den dagliga exponeringen för vibration. Genomförandet av detta direktiv får inte åberopas som skäl till inskränkningar i det skydd som för närvarande finns i varje medlemsstat.
- (5) Ett system för skydd mot vibration måste utan onödiga detaljer begränsas till att fastställa vilka mål som skall uppnås och vilka principer och grundläggande värden som skall användas för att göra det möjligt för medlemsstaterna att tillämpa minimikraven på ett likartat sätt.
- (6) Begränsningen av exponering för vibration kan bli mer effektiv om förebyggande åtgärder sätts in redan vid planläggningen av arbetsplatser och arbetsstationer och vid valet av utrustning, arbetsprocesser och arbetsmetoder, så att riskerna minskas företrädesvis redan vid källan. Bestämmelser om arbetsutrustning och arbetsmetoder bidrar således till att skydda de arbetstagare som använder dem.
- (7) Arbetsgivarna bör anpassa sig till tekniska framsteg och vetenskapliga rön vad gäller risker till följd av exponering för vibration för att förbättra skyddet av arbetstagarnas hälsa och säkerhet.
- (8) På luft- och sjöfartsområdet är det med tanke på nuvarande tekniska utvecklingsnivå inte möjligt att i samtliga fall iaktta gränsvärdena för exponering för helkroppsvibration. Det måste således finnas möjlighet till vederbörligen motiverade undantag.
- (9) Detta direktiv är ett särdirektiv enligt artikel 16.1 i rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet⁽¹⁾. Det direktivet skall därför tillämpas på arbetstagares exponering för vibration, utan att det påverkar tillämpningen av strängare och/eller mer specifika bestämmelser i det här direktivet.
- (10) Detta direktiv är ett led i förverkligandet av den inre marknadens sociala dimension.

- (11) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVSNITT I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I detta direktiv, som är det sextonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG fastställs minimikrav för att skydda arbetstagare mot hälso- och säkerhetsrisker som uppstår eller kan uppstå vid exponering för mekanisk vibration.
2. Kraven i detta direktiv skall tillämpas på verksamheter i vilka arbetstagare utsätts eller kan utsättas för risker till följd av mekanisk vibration på grund av sitt arbete.
3. Direktiv 89/391/EEG skall tillämpas fullt ut inom hela det område som avses i punkt 1 utan att det påverkar tillämpningen av strängare och/eller mer specifika bestämmelser i det här direktivet.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

- a) *hand- och armvibration*: den mekaniska vibration som när den överförs till människans hand- och armsystem medför risker för arbetstagares hälsa och säkerhet, särskilt kärlskador, skelett-/ledskador eller nerv- och muskelrelaterade skador.
- b) *helkroppsvibration*: den mekaniska vibration som när den överförs till hela kroppen medför risker för arbetstagares hälsa och säkerhet, särskilt smärttillstånd i nedre ryggen och skador på ryggraden.

⁽¹⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23 (rättad i EGT L 269, 19.10.1999, s. 45).

Artikel 3

Gränsvärden och insatsvärden för exponering

1. För hand- och armvibration:
 - a) Gränsvärdet för den dagliga exponeringen, normaliserat till en referensperiod på åtta timmar, skall fastställas till 5 m/s^2 .
 - b) Insatsvärdet för den dagliga exponeringen, normaliserat till en referensperiod på åtta timmar, skall fastställas till $2,5 \text{ m/s}^2$.

Arbetstagares exponering för hand- och armvibration skall bedömas eller mätas enligt bestämmelserna i punkt 1 i del A i bilagan.

2. För helkroppsvibration:
 - a) Gränsvärdet för den dagliga exponeringen, normaliserat till en referensperiod på åtta timmar, skall fastställas till $1,15 \text{ m/s}^2$ eller enligt medlemsstatens val till ett vibrationsdosvärde på $21 \text{ m/s}^{1,75}$.
 - b) Insatsvärdet för den dagliga exponeringen, normaliserat till en referensperiod på åtta timmar, skall fastställas till $0,6 \text{ m/s}^2$, eller enligt medlemsstatens val till ett vibrationsdosvärde på $11 \text{ m/s}^{1,75}$.

Arbetstagares exponering för helkroppsvibration skall bedömas eller mätas enligt bestämmelserna i punkt 1 i del B i bilagan.

AVSNITT II

ARBETSGIVARENS SKYLDIGHET

Artikel 4

Fastställande och bedömning av risker

1. Arbetsgivaren skall, för att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 6.3 och 9.1 i direktiv 89/391/EEG, bedöma och, om nödvändigt, mäta nivåerna på den mekaniska vibration som arbetstagare exponeras för. Mätningen skall, beroende på det enskilda fallet, utföras i enlighet med punkt 2 i del A eller B i bilagan till det här direktivet.
2. Nivån på exponeringen för mekanisk vibration får bedömas genom observation av de särskilda arbetsmetoderna och genom hänvisning till relevant information om sannolik vibrationsmagnitud hos utrustningen eller typerna av utrust-

ning under särskilda användningsförhållanden, inklusive information från utrustningens tillverkare. Detta förfarande skiljer sig från mätning som kräver användning av särskilda instrument och lämplig metod.

3. Den bedömning och mätning som anges i punkt 1 skall planläggas och genomföras av behöriga instanser med lämpliga intervall, med beaktande särskilt av artikel 7 i direktiv 89/391/EEG om erforderlig sakkunskap (personer eller instanser). Resultatet av bedömningen och/eller mätningen av nivån på exponeringen för mekanisk vibration skall bevaras i sådan form att uppgifterna kan användas vid en senare tidpunkt.

4. Enligt artikel 6.3 i direktiv 89/391/EEG skall arbetsgivaren vid riskbedömningen särskilt vara uppmärksam på

- a) exponeringens nivå, typ och varaktighet, inklusive all exponering för intermittenta vibrationer eller upprepade stötar,
- b) de gränsvärden och insatsvärden för exponeringen som fastställs i artikel 3 i det här direktivet,
- c) alla effekter på hälsa och säkerhet för de arbetstagare som är utsatta för särskilda risker,
- d) alla indirekta effekter på arbetstagarnas säkerhet till följd av växelverkan mellan mekanisk vibration och arbetsplatsen eller annan utrustning,
- e) information från tillverkarna av arbetsutrustning i enlighet med de relevanta gemenskapsdirektiven,
- f) om det finns ersättningsutrustning som är avsedd att sänka nivån på exponeringen för mekanisk vibration,
- g) förlängning av exponeringen för helkroppsvibration utöver arbetstid, på arbetsgivarens ansvar,
- h) särskilda arbetsförhållanden, t.ex. låga temperaturer,
- i) relevant information som framkommer vid hälsokontroller, inklusive offentliggjord information när så är möjligt.

5. Arbetsgivaren skall förordna om en riskbedömning i enlighet med artikel 9.1 a i direktiv 89/391/EEG och fastställa vilka åtgärder som skall vidtas i enlighet med artiklarna 5 och 6 i det här direktivet. Riskbedömningen skall överlämnas på lämpligt sätt i enlighet med nationell lagstiftning och praxis och kan innehålla en motivering från arbetsgivaren att arten och omfattningen av riskerna i samband med mekanisk vibration onödiggör en mer detaljerad riskbedömning. Riskbedömningen skall uppdateras regelbundet, särskilt om viktiga förändringar har ägt rum som kan göra den inaktuell, eller om resultaten av hälsokontroller visar att så är nödvändigt.

Artikel 5

Bestämmelser som syftar till att undvika eller minska exponering

1. Med beaktande av tekniska framsteg och tillgängliga åtgärder för att kontrollera en risk vid källan, skall de risker som härrör från exponering för mekanisk vibration elimineras vid källan eller nedbringas till lägsta möjliga nivå.

Minskning av dessa risker skall genomföras på grundval av de allmänna principerna för förebyggande arbete i artikel 6.2 i direktiv 89/391/EEG.

2. På grundval av den riskbedömning som avses i artikel 4 skall arbetsgivaren, när de insatsvärden för exponering som fastställs i artikel 3.1 b och 3.2 b har överskridits, utarbeta och genomföra ett program för tekniska och/eller organisatoriska åtgärder som syftar till att minimera exponeringen för mekanisk vibration, liksom tillhörande risker, i vilket särskilt beaktas

- a) alternativa arbetsmetoder som ger minskad exponering för mekanisk vibration,
- b) valet av lämplig arbetsutrustning med lämplig ergonomisk utformning som framkallar minsta möjliga vibration med tanke på det arbete som skall utföras,
- c) tillgång till tekniska hjälpmedel som minskar risken för vibrationsskador, t.ex. säten som effektivt dämpar helkroppsvibration,
- d) lämpliga underhållsprogram för arbetsutrustning, arbetsplats och arbetsplatssystem,
- e) utformning och planering av arbetsplatser och arbetsställen,
- f) lämplig information och utbildning för att lära arbetstagarna hur arbetsutrustningen skall användas på ett riktigt och säkert sätt, i syfte att minimera exponeringen för mekanisk vibration,

- g) begränsning av exponeringens varaktighet och intensitet,
- h) lämpliga arbetstider med tillräckliga viloperioder,
- i) tillhandahållande till exponerade arbetstagare av arbetskläder som skyddar dem mot fukt och kyla.

3. Under inga omständigheter får arbetstagare exponeras för värden som ligger över gränsvärdet för exponering.

Om det framgår, trots de åtgärder som arbetsgivaren vidtar för att tillämpa det här direktivet, att gränsvärdet för exponering har överskridits, skall arbetsgivaren omedelbart vidta åtgärder för att minska exponeringen så att den ligger under gränsvärdet för denna. Han skall fastställa orsakerna till att gränsvärdet för exponering har överskridits och därefter anpassa skyddsåtgärderna och de förebyggande åtgärderna för att undvika ett nytt överskridande.

4. I överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 15 i direktiv 89/391/EEG skall arbetsgivaren anpassa de åtgärder som avses i den här artikeln till kraven för arbetstagare som är utsatta för särskilda risker.

Artikel 6

Information till arbetstagarna och utbildning av dem

Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 10 och 12 i direktiv 89/391/EEG, skall arbetsgivaren säkerställa att arbetstagare som exponeras för risker på grund av mekanisk vibration på arbetsplatsen och/eller deras representanter får information och utbildning som överensstämmer med resultatet av den riskbedömning som anges i artikel 4.1 i det här direktivet, i synnerhet när det gäller

- a) de åtgärder som vidtas enligt det här direktivet i syfte att eliminera eller minimera de risker som följer av mekanisk vibration,
- b) gränsvärdena och insatsvärdena för exponering,
- c) resultaten av bedömningar och mätningar av mekanisk vibration i enlighet med artikel 4 i det här direktivet och de eventuella skador som uppstår på grund av den arbetsutrustning som används,
- d) nyttan med samt metoder för att upptäcka och rapportera tecken på skador,
- e) under vilka omständigheter arbetstagare har rätt till hälsokontroller,
- f) säkra arbetsrutiner för att minimera exponeringen för mekanisk vibration.

*Artikel 7***Samråd med och medverkan av arbetstagarna**

Samråd med och medverkan av arbetstagarna och/eller deras representanter skall genomföras i enlighet med artikel 11 i direktiv 89/391/EEG om de frågor som omfattas av det här direktivet.

AVSNITT III

ÖVRIGA BESTÄMMELSER*Artikel 8***Hälsokontroll**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14 i direktiv 89/391/EEG skall medlemsstaterna anta bestämmelser som säkerställer lämpliga hälsokontroller av arbetstagare i överensstämmelse med resultatet av den riskbedömning som anges i artikel 4.1 i det här direktivet när det visar att det föreligger en hälsorisk för arbetstagarna. Dessa bestämmelser, inklusive de krav som angivits för hälsojournaler och deras tillgänglighet, skall införas i enlighet med nationell lagstiftning och/eller praxis.

Hälsokontroller, vars resultat skall beaktas i samband med förebyggande åtgärder på en viss arbetsplats, har till syfte att förebygga och tidigt diagnostisera varje form av ohälsa till följd av exponering för mekanisk vibration. Dessa hälsokontroller skall göras när

- arbetstagarna har exponerats för sådan vibration att ett samband kan fastställas mellan denna exponering och en identifierbar sjukdom eller skadliga hälsoeffekter,
- det är sannolikt att sjukdomen eller effekterna kommer att inträffa på grund av arbetstagarens särskilda arbetsförhållanden, och
- det finns utprovade metoder för att upptäcka sjukdomen eller de skadliga hälsoeffekterna.

Under alla omständigheter skall arbetstagare som exponeras för mekanisk vibration som överstiger värdena i artikel 3.1 b och 3.2 b ha rätt till lämpliga hälsokontroller.

2. Medlemsstaterna skall anta bestämmelser för att säkerställa att det för varje arbetstagare som genomgår hälsokontroller i enlighet med punkt 1 upprättas en hälsojournal och att denna hålls aktuell. Hälsojournalerna skall innehålla en sammanfattning av resultaten från hälsokontrollerna. De skall föras i sådan form att de kan användas vid en senare tidpunkt, och lagstadgad tystnadsplikt skall iakttas.

Kopior av relevanta hälsojournaler skall på anmodan lämnas till den behöriga myndigheten. Den enskilde arbetstagaren skall, om han begär det, få tillgång till den hälsojournal som rör honom personligen.

3. Om det vid en hälsokontroll visar sig att en arbetstagare har drabbats av en identifierbar sjukdom eller skadliga hälsoeffekter som en läkare eller en fackman inom företagshälsovården anser bero på exponering för mekanisk vibration på arbetsplatsen

a) skall arbetstagaren av en läkare eller annan person med lämpliga kvalifikationer informeras om det resultat som rör honom personligen och därvid också delges information och råd om de hälsokontroller han bör genomgå efter avslutad exponering,

b) och skall arbetsgivaren

- se över den riskbedömning som har gjorts i enlighet med artikel 4,
- se över de åtgärder som har vidtagits för att eliminera eller minska riskerna i enlighet med artikel 5,
- beakta de råd som en fackman inom företagshälsovården, annan person med erforderliga kvalifikationer eller den behöriga myndigheten ger vid genomförandet av de åtgärder som krävs för att eliminera eller minska riskerna i enlighet med artikel 5, inklusive möjligheten att anvisa arbetstagaren ett annat arbete där det inte finns risk för ytterligare exponering,
- anordna fortlöpande hälsokontroller och se till att hälsotillståndet hos alla andra arbetstagare som har exponerats på liknande sätt undersöks igen. I sådana fall får den behöriga läkaren, fackmannen inom företagshälsovården eller den behöriga myndigheten föreslå att personer som har exponerats skall genomgå läkarundersökning.

*Artikel 9***Övergångsperiod**

Med avseende på genomförandet av de skyldigheter som anges i artikel 5.3 får medlemsstaterna använda sig av en övergångsperiod på högst sex år från och med ...(*), när arbetsutrustning används som har ställts till arbetstagarnas förfogande före ...(**) och som gör att gränsvärdena för exponering inte går att uppfylla med beaktande av de senaste tekniska framstegen och/eller genomförandet av organisatoriska åtgärder.

(*) Tre år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(**) Sex år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

När det gäller utrustning som används i jordbruks- och skogsbrukssektorn, får medlemsstaterna förlänga övergångsperioden med högst tre år.

Artikel 10

Undantag

1. Med beaktande av de allmänna principerna för skydd av arbetstagarnas säkerhet och hälsa kan medlemsstaterna, när det gäller luft- och sjöfartsområdet, under vederbörligen motiverade omständigheter, göra undantag från artikel 5.3 avseende helkroppsvibration när det med hänsyn till den aktuella tekniska utvecklingsnivån och arbetsplatsernas särskilda karaktär inte är möjligt att iaktta gränsvärdet för exponering trots genomförandet av tekniska och/eller organisatoriska åtgärder.

2. Om en arbetstagares exponering för mekanisk vibration vanligtvis är lägre än de exponeringsvärden som anges i artikel 3.1 b och 3.2 b men varierar märkbart från den ena stunden till den andra och tillfälligt kan överskrida gränsvärdet för exponering, får medlemsstaterna även medge undantag från artikel 5.3. Den genomsnittliga exponeringen för vibration över en 40-timmarsperiod skall dock vara lägre än gränsvärdet för exponering, och det skall finnas säkra belägg för att de risker som arbetstagaren utsätts för till följd av exponeringsmönstret är mindre än riskerna till följd av en exponering som motsvarar gränsvärdet.

3. De undantag som avses i punkterna 1 och 2 skall beviljas av medlemsstaterna efter samråd med arbetsmarknadens parter i enlighet med nationell lagstiftning och praxis. Dessa undantag skall åtföljas av villkor som, med hänsyn till de särskilda omständigheterna, garanterar att de risker som de förorsakar minimeras och att de berörda arbetstagarna ges utökade hälsokontroller. Dessa undantag skall tas upp till förnyad bedömning vart fjärde år och återkallas så snart de omständigheter som motiverar dem försvinner.

4. Vart fjärde år skall medlemsstaterna till kommissionen överlämna en förteckning över undantag enligt punkterna 1 och 2 och ange omständigheterna och de exakta skälen till att de har beviljat dessa undantag.

Artikel 11

Tekniska ändringar

Ändringar i bilagan av rent teknisk natur skall antas i överensstämmelse med det föreskrivande förfarandet i artikel 12.2, med hänsyn till

- a) antagandet av direktiv om teknisk harmonisering och standardisering som gäller planläggning, konstruktion, tillverkning eller utformning av arbetsutrustning och/eller arbetsplats,
- b) tekniska framsteg, förändringar av de lämpligaste harmoniserade europeiska normerna eller specifikationerna samt nya rön om mekanisk vibration.

Artikel 12

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som avses i artikel 17.2 i direktiv 89/391/EEG.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den period som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

AVSNITT IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 13

Rapporter

Medlemsstaterna skall vart femte år till kommissionen inge en rapport om den praktiska tillämpningen av detta direktiv och i denna ange synpunkter som framförts av arbetsmarknadens parter.

Kommissionen skall på grundval av dessa rapporter informera Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Rådgivande kommittén för arbetarskyddsfrågor om detta.

Artikel 14

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... (*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

(*) Tre år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de redan har antagit eller antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 15

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 16

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA

A — HAND- OCH ARMVIBRATION

1. Bedömning av exponeringen

Bedömningen av exponeringsnivån för hand- och armvibration grundar sig på en beräkning av det dagliga exponeringsvärdet, normaliserat till en referensperiod på åtta timmar, A (8), beräknad som kvadratroten ur summan av kvadraterna (totalvärdet) av de frekvensvägda verkliga accelerationsvärdena, bestämda på de rätvinkliga axlarna a_{hwX} , a_{hwY} , a_{hwZ} enligt kapitlen 4–5 och bilaga A till ISO-standard 5349-1 (2001).

Exponeringsnivån kan bedömas genom en uppskattning som utgår från de uppgifter om emissionsnivån från använd arbetsutrustning som tillverkarna av utrustningen tillhandahåller, och genom en studie av specifika arbetsrutiner eller genom mätning.

2. Mätning

När mätning görs enligt artikel 4.1

- a) får de metoder som används omfatta stickprovsundersökningar, som måste vara representativa för arbetstagarens personliga exponering för den mekaniska vibrationen i fråga; de metoder och den apparatur som används måste anpassas till den specifika karaktäristiken hos den mekaniska vibration som skall mätas, till miljöfaktorer och till mätutrustningens karaktäristik i enlighet med ISO-standard 5349-2 (2001),
- b) vad avser utrustning som måste hållas med båda händerna skall mätningar göras på varje hand. Exponeringen bestäms med hänsyn till det högre av de båda värdena; information om värdet för den andra handen skall också ges.

3. Störningar

Bestämmelserna i artikel 4.4 d är i synnerhet tillämpliga när den mekaniska vibrationen stör handhavandet av reglage eller avläsningen av visare.

4. Indirekta risker

Bestämmelserna i artikel 4.4 d är i synnerhet tillämpliga när den mekaniska vibrationen påverkar konstruktionernas stabilitet eller sammanhållningen i fogarna.

5. Personlig skyddsutrustning

Personlig skyddsutrustning mot hand- och armvibration kan bidra till det åtgärdsprogram som anges i artikel 5.2.

B — HELKROPPSVIBRATION

1. Bedömning av exponeringen

Bedömningen av vibrationsexponeringen grundar sig på en beräkning av det dagliga exponeringsvärdet A (8), uttryckt som den ekvivalenta kontinuerliga accelerationsstyrkan under en åttatimmarsperiod och beräknad som det högsta av de verkliga värdena eller de högsta vibrationsdosvärdena (VDV) för den frekvensvägda accelerationen bestämda på de tre rätvinkliga axlarna ($1,4 a_{wX}$, $1,4 a_{wY}$, a_{wZ} för en sittande eller stående arbetstagare) enligt kapitlen 5–7 i bilagorna A och B till ISO-standard 2631-1 (1997).

Exponeringsnivån kan bedömas genom en uppskattning som utgår ifrån de uppgifter om emissionsnivån från använd arbetsutrustning som tillverkarna av utrustningen tillhandahåller, och genom en studie av specifika arbetsrutiner eller genom mätning.

När det gäller sjöfart får medlemsstaterna enbart ta i beaktande vibration med en frekvens som överstiger 1 Hz.

2. **Mätning**

När mätning görs enligt artikel 4.1 får de metoder som används omfatta stickprovsundersökningar, som måste vara representativa för arbetstagarens personliga exponering för den mekaniska vibrationen i fråga. De metoder som används måste anpassas till den specifika karaktärstiken hos den mekaniska vibration som skall mätas, till miljöfaktorer och till mätutrustningens karaktärstik.

3. **Störningar**

Bestämmelserna i artikel 4.4 d är i synnerhet tillämpliga när den mekaniska vibrationen stör handhavandet av reglage eller avläsningen av visare.

4. **Indirekta risker**

Bestämmelserna i artikel 4.4 d är i synnerhet tillämpliga när den mekaniska vibrationen påverkar konstruktionernas stabilitet eller sammanhållningen i fogarna.

5. **Förlängning av exponeringen**

Bestämmelserna i artikel 4.4 g är i synnerhet tillämpliga när arbetstagaren på grund av verksamhetens karaktär nyttjar viloutrymmen som arbetsgivaren ansvarar för. Exponering för helkroppsvibration i sådana utrymmen skall vara på en nivå som är förenlig med deras syfte och användningsvillkor, utom vid force majeure.

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Den 8 februari 1993 förelade kommissionen på grundval av artikel 118a i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen rådet ett förslag till rådets direktiv om minimikrav för arbetstagares hälsa och säkerhet vid exponering för risker som har samband med fysikaliska agens.

Syftet med förslaget var att komplettera direktiv 89/391/EEG genom att precisera hur vissa av dess bestämmelserna bör tillämpas i samband med exponering för fysikaliska agens. Det omfattade all verksamhet där arbetstagarna kan utsättas för risker till följd av detta slag av exponering, med undantag för särskilda situationer inom den offentliga förvaltningen eller räddningstjänsten.

Europaparlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén lämnade sina yttranden den 20 april respektive den 30 juni 1993.

Kommissionen lade fram ett ändrat förslag den 8 juli 1994.

Till följd av Amsterdampfördragets ikraftträdande har den rättsliga grunden ändrats från artikel 118a till artikel 137.2, där medbeslutande med Europaparlament och hörande av Regionkommittén föreskrivs.

I ett brev av den 13 januari 2000 meddelade Regionkommittén att den inte hade för avsikt att lämna något yttrande om förslaget.

Detta förslag kännetecknades av att det i ett enda instrument samlade fyra typer av fysikaliska agenser (buller, mekanisk vibration, optisk strålning och elektromagnetiska fält och vågor) vilka var och en behandlades i en särskild bilaga.

Rådets allmänna inställning, som har godtagits av kommissionen, gick dock ut på att i första hand, och med tanke på de tekniska svårigheterna med andra fysikaliska agenser, inrikta sig på den enda del (vibrationer) där man inom rimlig tid kunde uppnå enighet utan att man därför har gett upp de övriga avsnitten, vilka fortfarande ligger på rådets bord. I detta avseende bekräftar rådet i ett uttalande till protokollet sitt åtagande att gå vidare med genomgången av kommissionens förslag om övriga fysikaliska agens (buller, optisk strålning och elektromagnetiska fält och vågor).

Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt den 25 juni 2001, i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 251 i fördraget.

II. SYFTE

Förslaget till direktiv, som nu har delats upp av rådet, vill bidra till ett förbättrat skydd för arbetstagares hälsa och säkerhet mot de risker som en exponering för mekanisk vibration leder till.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. ALLMÄNNA SYNUNKTER

I artikel 137.2 i fördraget föreskrivs det att rådet "genom direktiv [kan] anta minimikrav, som skall genomföras gradvis, varvid hänsyn skall tas till rådande förhållanden och tekniska bestämmelser i var och en av medlemsstaterna".

Rådets gemensamma ståndpunkt motsvarar på det område som omfattas målen i artikel 137.2 i fördraget, eftersom det syftar till att införa minimikrav för att skydda arbetstagares hälsa och säkerhet mot de risker som en exponering för mekanisk vibration leder till.

Dessutom respekteras i den gemensamma ståndpunkten de syften som fanns i kommissionens förslag och som fått stöd av parlamentet, samtidigt som ett antal ändringar införs i kommissionens ändrade förslag.

I den gemensamma ståndpunkten fastställs gränsvärden för exponering för hand- och armvibration och helkroppsvibration, som inte får överskridas vid något tillfälle, och även insatsvärden för exponering som är avgörande för de förebyggande åtgärder som krävs för att minska riskerna för arbetstagaren.

De förebyggande åtgärder som fastställs i den gemensamma ståndpunkten bygger framför allt på det krav som åvilar arbetsgivaren att avgöra och utvärdera riskerna med hjälp av olika metoder för att utvärdera graden av exponering för mekanisk vibration. I detta fall hänvisar man i den gemensamma ståndpunkten till ISO:s normer.

På grundval av riskbedömningen skall arbetsgivaren utarbeta och genomföra ett program som innehåller tekniska och/eller organisatoriska åtgärder i syfte att undvika eller minska exponeringen, så snart insatsvärdena för exponering har överskridits.

I den gemensamma ståndpunkten föreskrivs även detaljerade åtgärder som rör information till och utbildning av arbetstagare som exponeras för risker på grund av vibrationer liksom även en utökad hälsokontroll som bland annat innebär att alla arbetstagare har rätt att kräva en kopia av sin hälsojournal.

Sammantaget ligger rådets gemensamma ståndpunkt i linje med kommissionens förslag, även om det skiljer sig från detta genom sin struktur då förslaget delats upp. Det innehåller de flesta av de ändringsförslag som parlamentet lade fram efter första behandlingen av detta avsnitt av kommissionens förslag.

De största skillnaderna i förhållande till kommissionens förslag finns i höjningen av gränsvärdena för exponering och insatsvärdena för exponering för helkroppsvibration, strykningen av begreppet tröskelnivåer, beviljande av särskilda undantag för luft- och sjöfartsområdet liksom för säsongarbete och, slutligen, i fastställandet av övergångsperioder för befintlig arbetsutrustning och ytterligare en övergångsperiod för arbetsutrustning som används inom jordbruks- och skogsbrukssektorn.

2. PARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG EFTER FÖRSTA BEHANDLINGEN

De ändringsförslag avseende vibrationer som Europaparlamentet antog efter första behandlingen har följande nummer: 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32 och 33.

2.1 Europaparlamentets ändringsförslag som godkänts av rådet

Ändringsförslag 1, 4, 5, 8, 9, 16, 17, 18, 19, 28, 30, 31 och 33 har, om inte ordagrant så dock i sak, tagits med i sin helhet både i kommissionens ändrade förslag och i rådets gemensamma ståndpunkt.

För övrigt har rådet gjort en lätt omarbetning – utan att innebörden därmed ändrats – av ändringsförslagen 7, 10, 11, 13 och 20, som redan tagits med i kommissionens ändrade förslag.

Ändringsförslag 21, 27, 29 och 32 som har tagits med i det ändrade förslaget, har inte behållits ordagrant i den gemensamma ståndpunkten. Rådet behåller dock i sak de bestämmelser i kommissionens ändrade förslag som motsvarar dessa ändringar.

Ändringsförslag 12 som inte togs med i kommissionens ändrade förslag har införlivats i rådets gemensamma ståndpunkt i något omarbetad form.

Rådet anser därmed att det i sin gemensamma ståndpunkt i stora drag har följt de ändringar som föreslagits av Europaparlamentet och även kommissionens ändrade förslag.

2.2 Europaparlamentets ändringsförslag som inte godkänts av rådet

Rådet ansåg inte att det var lämpligt att i sin gemensamma ståndpunkt ta med ändringsförslagen 6, 15 och 25. Kommissionen var för övrigt av samma åsikt när det gällde dess ändrade förslag.

Det faktum att rådet inte tog med dessa ändringsförslag berodde på följande överväganden:

- Tröskelnivåerna, för vilka en ny definition föreslås i ändringsförslag 6, har strukits. Rådet anser att denna strykning innebär en skärpning av texten, genom att direktivets bestämmelser blir tillämpliga så länge det finns risker.
- Eftersom ändringsförslag 15 innebär ett alltför bindande krav på arbetstagarna, ansåg rådet att hälsokontrollen snarare bör ses som en rättighet för än som en skyldighet för arbetstagarna.
- Kravet att kommissionen skall lägga fram en rapport (se ändringsförslag 25), är redan uppfyllt genom att kommissionen lägger fram sin årliga tillämpningsrapport.

2.3 Nya bestämmelser som införts av rådet

a) Direktivets struktur

Rådet har ansett att det var lämpligt att dela upp förslaget till direktiv om fysikaliska agens i fyra särdirektiv där alla fyra fysikaliska agens behandlas separat.

För det första ansåg rådet att det, med tanke på att de agens som det gäller är av olika art, var svårt att tänka sig att de skulle kunna omfattas av en gemensam rättsakt, även om denna försågs med fyra separata bilagor. Vidare ansåg rådet att man bör se till att direktivet om vibrationer antas i första hand, både med tanke på de verkliga faror som kan uppstå på grund av exponering för vibrationer och på grund av att kunskaperna om följderna av i synnerhet optisk strålning och elektromagnetiska fält och vågor är mindre spridda.

I ett uttalande till protokollet medger rådet emellertid att när det gäller fysikaliska agenser ligger kommissionens ändrade förslag på rådets bord och rådet har följaktligen åtagit sig att gå vidare med granskningen av de övriga avsnitten.

b) *Gränsvärden och insatsvärden för helkroppsvibration*

Det gränsvärde för den dagliga exponeringen för helkroppsvibration och det insatsvärde som fastställs i den gemensamma ståndpunkten har uppgraderats i förhållande till kommissionens ändrade förslag. Dessa bägge värden har ändrats från 0,7 m/s² till 1,15 m/s² och från 0,5 m/s² till 0,6 m/s².

Rådet anser att de gränsvärden som godkänts av rådet innebär en rättvis balans mellan å ena sidan kravet på att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet och å andra sidan behovet av att undvika att tillämpningen av direktivet medför orimliga pålagor på företagen och därvid främst de små och medelstora företagen.

c) *Strykningen av tröskelnivåer*

Rådet anser att denna strykning innebär en skärpning av texten genom att direktivets bestämmelser är tillämpliga så länge det finns risker.

d) *Övergångsperiod*

Rådet har funnit det lämpligt att införa en möjlighet till övergångsperiod när det gäller de krav som rör gränsvärdet, för att göra det möjligt att anpassa nuvarande arbetsutrustning. När det gäller den utrustning som används inom jordbruks- och skogsbrukssektorn ansåg rådet att övergångsperioden kunde utsträckas till att omfatta högst tre år.

Rådet ansåg att det konkreta genomförandet av direktivet, särskilt för de små och medelstora företagens del, förutsätter åtgärder för ökad medvetenhet och riktade informationskampanjer, utarbetande av träningsmoduler och anordnande av kurser samt anskaffning av ny utrustning och/eller tillbehör för vissa industrisektorer.

e) *Undantag för särskilda sektorer*

Rådet har i sin gemensamma ståndpunkt införlivat nya undantag när det gäller gränsvärdet för helkroppsvibrationer på luft- och sjöfartsområdet och även ett undantag för det särskilda fall då exponeringen varierar märkbart från den ena stunden till den andra.

Rådet ansåg att det behövs särbehandling av luft- och sjöfartsområdet och föreskrev att beviljandet av dessa undantag kommer att omfattas av mycket stränga villkor, däribland även kravet på att säkerställa förstärkta hälsokontroller av de berörda arbetstagarna.

IV. **SLUTSATS**

Rådet anser att texten till den gemensamma ståndpunkten i sin helhet svarar mot de grundläggande syftena i kommissionens ändrade förslag. Det anser sig dessutom ha beaktat huvuddragen i de mål som Europaparlamentet har eftersträvat i sina ändringsförslag.

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 27/2001**antagen av rådet den 25 juni 2001****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets beslut om gemenskapens stödåtgärder inom sysselsättningsområdet**

(Text av betydelse för EES)

(2001/C 301/02)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT FÖLJANDE BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 129 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 3 i fördraget skall gemenskapens verksamhet innefatta främjande av samordningen av medlemsstaternas sysselsättningspolitik i syfte att göra denna mer effektiv genom att utveckla en samordnad sysselsättningsstrategi.
- (2) Vid Europeiska rådets extra möte i Luxemburg om sysselsättning den 20–21 november 1997 lades en övergripande sysselsättningsstrategi fram, nämligen den europeiska sysselsättningsstrategin, som omfattar en samordning av medlemsstaternas sysselsättningspolitik på grundval av gemensamt avtalade sysselsättningsriktlinjer (Luxemburgprocessen), fortsättning och utveckling av en samordnad makroekonomisk politik och en effektiv inre marknad för att skapa grunden för en

hållbar tillväxt, ny dynamik och en anda av förtroende i syfte att öka sysselsättningen. Strategin syftar också till att man på ett mer systematiskt sätt skall använda sig av all gemenskapspolitik för att stödja sysselsättningen, både när det gäller rampolitik och stödpolitik.

- (3) Europeiska rådet i Lissabon den 23 och 24 mars 2000 kom överens om ett nytt strategiskt mål för unionen för att bygga en konkurrenskraftig och dynamisk kunskapsbaserad ekonomi med möjlighet till hållbar ekonomisk tillväxt med fler och bättre arbetstillfällen och en högre grad av social sammanhållning och på så sätt åter skapa villkor för full sysselsättning. I detta syfte ställde Europeiska rådet i Lissabon upp nya mål och referensvärden (s.k. benchmarking) som skall ingå i en ny öppen samordningsmetod på alla nivåer, samtidigt som Europeiska rådet får en mer vägledande och samordnande roll för att säkerställa en mer konsekvent strategisk ledning och effektiv övervakning av framstegen. Europeiska rådet efterlyste dessutom att granskningen efter halva tiden av Luxemburgprocessen ger ny stimulans genom att sysselsättningsriktlinjerna förfinas med mer konkreta mål med närmare anknytning till andra relevanta politikområden.
- (4) En särskild styrka i den europeiska sysselsättningsstrategin är att medlemsstaterna samarbetar om sysselsättningspolitiken men behåller sin rätt att fatta beslut enligt de egna förutsättningarna. En annan styrka är att de lär av varandras erfarenheter, bland annat när det gäller hur arbetsmarknadens parter och lokala och regionala myndigheter involveras.
- (5) Europeiska rådet har vid flera tillfällen beslutat att jämförbar och tillförlitlig statistik och indikatorer inom sysselsättningsområdet och på arbetsmarknaden bör definieras och samlas in.

(1) EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 242.

(2) Yttrandet avgivet den 28 februari 2001 (EGT C 139, 11.5.2001, s. 30).

(3) Yttrandet avgivet den 13 december 2000 (EGT C 144, 16.5.2001, s. 30).

(4) Europaparlamentets yttrande av den 14 februari 2001 (EGT C 276, 1.10.2001, s. ...), rådets gemensamma ståndpunkt av den 25 juni 2001 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

- (6) Genom rådets beslut 2000/98/EG av den 24 januari 2000 om att inrätta en sysselsättningskommitté⁽¹⁾ avses att främja en samordning av medlemsstaternas sysselsättnings- och arbetsmarknadspolitik.
- (7) Rådets beslut 98/171/EG av den 23 februari 1998 om gemenskapsverksamhet för analys, forskning och samarbete på sysselsättnings- och arbetsmarknadsområdet⁽²⁾, genom vilket sådan verksamhet säkerställdes, upphörde att gälla den 31 december 2000.
- (8) Genom detta beslut bör säkerställas att verksamhet som påbörjats på grundval av beslut 98/171/EG fortsätter och utvecklas. När verksamheten genomförs enligt detta beslut bör kommissionen fullt ut beakta resultatet av det program som genomförts enligt beslut 98/171/EG.
- (9) De åtgärder som krävs för att genomföra detta beslut bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽³⁾.
- (10) I detta beslut fastställs för hela verksamhetstiden en finansieringsram som under det årliga budgetförfarandet utgör den särskilda referensen för budgetmyndigheten enligt punkt 33 i det interinstitutionella avtalet av den 6 maj 1999 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin och förbättring av budgetförfarandet⁽⁴⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Inrättande av en gemenskapsverksamhet

En gemenskapsverksamhet för analys, forskning och samarbete mellan medlemsstaterna på sysselsättnings- och arbetsmarknadsområdet skall genomföras under perioden 1 januari 2001–31 december 2005.

Artikel 2

Grundsatser

1. Den verksamhet som avses i detta beslut är sådan som har ett direkt samband med genomförandet av avdelning VIII i fördraget.

⁽¹⁾ EGT L 29, 4.2.2000, s. 21.

⁽²⁾ EGT L 63, 4.3.1998, s. 26.

⁽³⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23 (rättad i EGT L 269, 19.10.1999, s. 45).

⁽⁴⁾ EGT C 172, 18.6.1999, s. 1.

2. Verksamheten skall bidra till att nå det nya strategiska mål som fastställts av Europeiska rådet i Lissabon, dvs. att gemenskapen skall kunna återskapa förutsättningar för full sysselsättning.

Artikel 3

Mål

1. Målen med denna verksamhet är följande:
- Att stödja ett samordnat sätt att gripa sig an sysselsättningspolitiken i Europeiska gemenskapen inom det övergripande målet att höja sysselsättningsgraden, vilket fastställdes av Europeiska rådet i Lissabon.
 - Att bidra till utvecklingen av den samordnade sysselsättningsstrategin genom analys, övervakning och stöd av medlemsstaternas åtgärder med vederbörlig hänsyn till medlemsstaternas ansvar inom detta område.
 - Att utveckla, följa upp och utvärdera den europeiska sysselsättningsstrategin med en stark framtidsinriktning.
 - Att främja samarbete mellan medlemsstaterna när det gäller analys, forskning och övervakning av arbetsmarknadspolitik.
 - Att identifiera bästa praxis och främja utbyte och överföring av information och erfarenheter.
 - Att utveckla tillvägagångssättet och innehållet i den europeiska sysselsättningsstrategin, bland annat former för samarbete med arbetsmarknadens parter och berörda lokala och regionala myndigheter.
 - Att genomföra en aktiv och öppen informationslinje.

2. Analysen inom ramen för denna verksamhet skall i största möjliga utsträckning vara könsspecifik.

Artikel 4

Gemenskapsåtgärder

1. Med tanke på de principer som fastställs i artikel 2 och för att de mål som nämns i artikel 3 skall uppnås, kommer gemenskapsåtgärderna att omfatta följande verksamhet:

- a) Analys och utvärdering av sysselsättningens utveckling och rampolitiska villkor, framtidsinriktad analys inom politikområden som är viktiga för kommissionen och medlemsstaterna för utvärdering av politiska alternativ och effekten av gemenskapspolitiken, framtidsanalys och forskning om nya politikfrågor som uppstår under utvecklingen av den samordnade sysselsättningsstrategin.
- b) Stöd till medlemsstaterna när det gäller att utvärdera de nationella handlingsplanerna för sysselsättning på ett enhetligt och samordnat sätt, bland annat hur arbetsmarknadens parter och berörda regionala och lokala myndigheter har engagerats i genomförandet. Ett särskilt utvärderingsförfarande skall vara slutfört i slutet av den första tillämpningsperioden för de årliga sysselsättningspolitiska riktlinjer som avtalats enligt Luxemburgprocessen.
- c) En kvantitativ och kvalitativ utvärdering av effekterna av den europeiska sysselsättningsstrategin i allmänhet och analys av överensstämmelsen mellan den europeiska sysselsättningsstrategin och den allmänna ekonomiska politiken, liksom andra politikområden.
- d) Sammanföring och utbyte av erfarenheter i medlemsstaterna, bland annat den inbördes utvärderingsprocessen, både när det gäller delarna och de enskilda riktlinjerna, i enlighet med de årliga sysselsättningspolitiska riktlinjerna för medlemsstaterna. En ökning av detta samarbete kommer att hjälpa medlemsstaterna att utveckla deras sysselsättningspolitik mot bakgrund av de lärdomar som dragits.
- e) Uppföljning av den europeiska sysselsättningsstrategin i medlemsstaterna, särskilt genom Europeiska observationsorganet för sysselsättning.
- f) Tekniskt och vetenskapligt arbete som behövs som grund för att utveckla gemensamma kvantitativa och kvalitativa indikatorer, förbättra och komplettera statistik, fastställa referensvärden för resultaten (s.k. benchmarking) och utbyta information om bästa praxis.
- g) Stöd till den möjlighet som Europeiska unionens ordförandeskap har att särskilt fokusera på prioriterade frågor i den europeiska sysselsättningsstrategin, särskilda evenemang som är av stor vikt på internationell nivå eller av allmänt intresse för gemenskapen och medlemsstaterna.

2. I samband med den verksamhet som avses i punkt 1 skall insatser göras för att integrera jämställdhetsprincipen, i synnerhet vad gäller lika möjligheter för män och kvinnor när det gäller anställning och arbetsmarknad och avseende möjligheten att förena arbets- och familjeliv.

3. När de åtgärder som avses i punkt 1 genomförs, skall kommissionen beakta tillgängliga statistiska uppgifter, studier och projektrapporter från andra internationella organisationer, t.ex. Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling och Internationella arbetsorganisationen (ILO).

Artikel 5

Resultat

Resultatet av den verksamhet som avses i artikel 3 skall användas eller offentliggöras beroende på typen av verksamhet, bland annat följande:

- a) Rapporten "Sysselsättningen i Europa" och andra publikationer, arbetsdokument samt rapporter som skall överlämnas till rådet, kommissionen och sysselsättningskommittén. Även de rapporter om utvärderingen av Luxemburgprocessen som nämns i artikel 4 skall ingå.
- b) Nationella seminarier för att förbereda de nationella handlingsplanerna för sysselsättning, seminarier om sysselsättningspolitik eller anordnande av viktiga internationella evenemang om prioriterade eller allmänt viktiga frågor.
- c) Användning av Internetresurser för spridning av resultat (webbpublicering, diskussioner och seminarier på Internet) och som ett verktyg för att främja samarbete och informationsutbyte.

Artikel 6

Överensstämmelse och komplementaritet

Kommissionen skall säkerställa att de åtgärder som genomförs enligt detta beslut och andra relevanta gemenskapsprogram och gemenskapsinitiativ (t.ex. programmet om social integration och ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration) överensstämmer med och kompletterar varandra. Resultaten av andra gemenskapsinitiativ kan användas i åtgärder som omfattas av detta beslut, och resultat av verksamhet som nämns i detta beslut kan användas i andra gemenskapsinitiativ.

Artikel 7

Tredje länders deltagande

1. Den verksamhet som får vara öppen för deltagande av länderna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, de associerade länderna i Central- och Östeuropa, Cypern, Malta och Turkiet samt Europeiska unionens partnerländer i Medelhavsområdet skall definieras inom ramen för Europeiska unionens förbindelser med dessa länder.

2. Kostnaderna för deltagande enligt punkt 1 skall bäras antingen av de berörda länderna eller med hjälp av anslag under de rubriker i gemenskapens budget som gäller genomförande av samarbets-, associerings- eller partnerskapsavtal med dessa länder inom det berörda området.

Artikel 8

Genomförandeåtgärder

1. De åtgärder som krävs för att genomföra detta beslut beträffande nedanstående frågor skall antas i enlighet med det förvaltningsförfarande som avses i artikel 9.2:

- a) Allmänna riktlinjer för genomförandet av verksamheten.
- b) Årlig budget och fördelning av anslag mellan de olika åtgärderna.
- c) Årlig arbetsplan för genomförandet av åtgärderna inom verksamheten och kommissionens förslag till urvalskriterier för ekonomiskt stöd, inklusive kriterierna för den övervaknings- och bedömningsverksamhet som får sådant stöd, och förfarandet för att sprida och överföra resultaten.

2. De åtgärder som krävs för att genomföra detta beslut beträffande alla andra frågor skall antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 9.3.

Artikel 9

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt, skall artiklarna 4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

Den tid som avses i artikel 4.3 i beslut 1999/468/EG skall vara två månader.

3. När det hänvisas till denna punkt, skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 10

Samarbete med andra kommittéer

För att säkerställa att denna verksamhet överensstämmer med och kompletterar andra åtgärder som avses i artikel 6, skall

kommissionen regelbundet informera kommittén om annan relevant gemenskapsverksamhet. Vid behov skall kommissionen inrätta regelbundet och strukturerat samarbete mellan denna kommitté och kommittéer för annan relevant politik och andra relevanta instrument och åtgärder.

Artikel 11

Upprättande av kontakter

Utan att det påverkar artiklarna 8, 9 och 10 skall kommissionen upprätta de nödvändiga kontakterna med Sysselsättningskommittén för att säkerställa att kommittén regelbundet och på ett lämpligt sätt informeras om genomförandet av den verksamhet som avses i detta beslut.

Vidare skall kommissionen inom ramen för den verksamhet som avses i detta beslut upprätta nödvändiga kontakter med arbetsmarknadens parter och regelbundet utbyta åsikter med dem. Kommissionen skall i detta syfte göra relevant information tillgänglig för arbetsmarknadens parter. Kommissionen skall underrätta Sysselsättningskommittén och den kommitté som avses i artikel 9 om åsikterna hos arbetsmarknadens parter.

Artikel 12

Finansiering

1. Den finansiella ramen för genomförande av den gemenskapsverksamhet som avses i detta beslut skall vara 50 miljoner euro för tiden 1 januari 2001–31 december 2005.
2. De årliga anslagen skall godkännas av budgetmyndigheten inom ramen för budgetplanen.

Artikel 13

Utvärdering och rapporter

1. Kommissionen skall fastställa resultatindikatorer för verksamheterna, övervaka att delmål uppnås och genomföra oberoende utvärderingar under det tredje året (efter halva tiden) och i ett tidigt skede under verksamhetens sista år (i efterhand). I utvärderingarna skall särskilt bedömas den uppnådda effekten och hur effektivt resurserna har utnyttjats samt ge beslutsorienterade rekommendationer för ändring och eventuell förlängning av verksamheten.

2. Kommissionen skall se till att resultaten av de vidtagna åtgärderna och utvärderingsrapporterna är allmänt tillgängliga.

3. Mot bakgrund av utvärderingarna kan kommissionen föreslå att verksamheten förlängs.

4. Kommissionen skall till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén senast den 31 december 2003 lämna en interimrapport om resultaten av denna verksamhet, samt en slutrapport senast den 31 december 2006. Dessa rapporter skall innehålla uppgifter om gemenskapsfinansiering inom ramen för verksamheten och om överensstämmelse och komplementaritet med andra relevanta program, åtgärder och initiativ samt de relevanta utvärderingsresultaten.

Artikel 14

Ikraftträdande

Detta beslut träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

1. Den 24 juli 2000 förelade kommissionen rådet, på grundval av artikel 129 i Fördraget om upprättandet av europeiska gemenskapen (EG-fördraget), ett förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om gemenskapens stödåtgärder inom sysselsättningsområdet.
2. I enlighet med artikel 251 i EG-fördraget yttrade Europaparlamentet sig i första behandlingen den 14 februari 2001.

Ekonomiska och sociala kommittén lämnade sitt yttrande den 28 februari 2001 och Regionkommittén den 13 december 2000.
3. Den 28 februari 2001 förelade kommissionen rådet ett ändrat förslag till beslut som innehöll vissa av Europaparlamentets ändringsförslag.
4. I enlighet med det förfarande som avses i artikel 251 i EG-fördraget godkände rådet sin gemensamma ståndpunkt den 25 juni 2001.

II. MÅL

Syftet med förslaget till beslut är att genomföra artikel 129 i EG-fördraget. Dess syfte är särskilt att främja samarbetet mellan medlemsstaterna och stödja deras insatser på sysselsättningsområdet.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. Allmänna anmärkningar

I artikel 129 i EG-fördraget föreskrivs att rådet "får besluta om stödåtgärder för att främja samarbete mellan medlemsstaterna och stödja deras insatser på sysselsättningsområdet genom initiativ som syftar till att utveckla utbyte av information och beprövade erfarenheter, tillhandahålla jämförande analys och rådgivning, främja nyskapande tillvägagångssätt och utvärdera erfarenheter".

Rådet har i sin gemensamma ståndpunkt tagit hänsyn till de mål som kommissionen har föreslagit och som stöds av parlamentet, men har samtidigt infört vissa ändringar i förslaget.

Den gemensamma ståndpunkten överensstämmer med målen i artikel 129 i EG-fördraget inom det område den omfattar och fastställer vilka åtgärder som skall vidtas på gemenskapsnivå för att stödja medlemsstaternas insatser för att uppnå målet med full sysselsättning med hänsyn till medlemsstaternas befogenheter i denna fråga.

I enlighet med de strategiska mål som fastställdes av Europeiska råden i Luxemburg och Lissabon och den väg som har erbjudits medlemsstaterna för att uppnå dessa, särskilt den öppna samordningsmetoden, får gemenskapens understödjande roll en ny dimension. Avsikten med den gemensamma ståndpunkten är att den skall ersätta rådets beslut 98/171/EG av den 23 februari 1998 som löpte ut den 31 december 2000, även om den syftar längre än detta beslut.

I den gemensamma ståndpunkten fastställs de principer som bör vägleda gemenskapsinitiativen. En av dem är jämställdhetsprincipen. För att målen skall uppnås, förutsätts i den gemensamma ståndpunkten att arbetsmarknadens parter och de regionala och lokala myndigheterna

involveras. Dessutom anges hur verksamheternas resultat skall spridas och ett helt utvärderings-system för dessa resultat inrättas. Deltagandet i verksamheterna kan öppnas för tredje land, i synnerhet för kandidatländerna.

Vissa ändringar har införts i den gemensamma ståndpunkten för att lagtexten skall bli klarare och enklare, medan andra har införts för att åtminstone innebörden i ett stort antal av parlamentets ändringsförslag skall komma med.

2. Europaparlamentets ändringar

På plenarsammanträde den 14 februari 2000 antog parlamentet 17 ändringar. Nedan följer en kortfattad presentation av dessa ändringar:

- Ändringar som gäller Luxemburgprocessen och deltagande av arbetsmarknadens parter och de lokala och regionala myndigheterna (ändringsförslag 1, 3, 5).
- Ändringar som behandlar jämställdhetsprincipen och lika möjligheter för män och kvinnor (ändringsförslag 4, 7, 8, 9, 11).
- Ändringar som syftar till att göra allmänheten mer medveten (ändringsförslag 3 [del 2], 11, 12).
- Ändringar som gäller Europaparlamentets deltagande (ändringsförslag 2, 15).
- Ändringsförslag som gäller utvärdering av den europeiska strategin för sysselsättningen (ändringsförslag 6).
- Ändringar som gäller pilotprojekt (ändringsförslag 10).
- Ändringar som syftar till att definiera sambanden med andra program och gemenskapsinitiativ (ändringsförslag 13, 14).
- Ändringar som gäller budgeten och årliga anslag (ändringsförslag 16, 17).

2.1 *Ändringsförslag som inte godtogs av kommissionen*

Kommissionen tog i sitt ändrade förslag inte med fem av parlamentets ändringsförslag, nämligen 4, 14, 15, 16 och 17.

2.2 *Europaparlamentets ändringsförslag som godtogs av kommissionen*

I sitt ändrade förslag införde kommissionen, inte ordagrant men åtminstone innebörden i tolv av parlamentets ändringar. Det gäller ändringarna 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (delvis), 11, 12 och 13 (delvis).

3. Huvudsakliga ändringar som införts av rådet på förslag av kommissionen

3.1 *Europaparlamentets ändringsförslag som godtagits av rådet*

Rådet godtog elva av de tolv ändringsförslag som kommissionen hade infört, inte ordagrant men åtminstone till innebörden, helt eller delvis i sitt ändrade förslag. Det gäller ändringsförslagen 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (delvis), 11, 12 och 13 (delvis).

Rådet anslöt sig alltså i stort sett till kommissionens ändrade förslag.

3.2 Europaparlamentets ändringar som inte godtagits av rådet

Rådet, liksom kommissionen i sitt ändrade förslag, bedömde att det var olämpligt att i sin gemensamma ståndpunkt behålla ändringsförslagen 14, 15, 16 och 17. Dessutom godtog rådet inte ändringsförslag 2, men behöll ändringsförslag 4.

Rådet motiverar att det inte har godtagit vissa ändringsförslag på följande sätt:

- Det skäl där ändringsförslag 2 skulle införas har redan strukits, eftersom det är överflödigt, de tillämpliga reglerna finns redan i fördragen.
- När det gäller ändringsförslag 14, förvaltningen av programmet, liksom programmets samordning med andra gemenskapsinitiativ ingår detta i kommissionens befogenheter. För övrigt är det enbart medlemsstaterna som har befogenhet att utse medlemmar i de nämnda kommittéerna.
- De interinstitutionella relationerna med parlamentet styrs av EG-fördraget och därför verkar det olämpligt att införa ändringsförslag 15.
- I fråga om finansieringsramen (ändringsförslag 16) noterade rådet i första hand kommissionens sätt att beräkna det föreslagna beloppet där man å ena sidan hade tagit hänsyn till de verkliga behoven på detta område, men också å andra sidan till de mänskliga resurser och tidsresurser som de berörda aktörerna har för att klara utgifterna. Det belopp som har godkänts av rådet i den gemensamma ståndpunkten tar även hänsyn till det belopp som faktiskt har använts inom ramen för föregående beslut, ett belopp som var lägre än den ursprungliga finansiella ramen.
- I fråga om ändringsförslag 17 är det klart att de årliga anslagen som beviljas av budgetmyndigheten skall ta hänsyn till behoven av mänskliga resurser.

3.3 Omstrukturering av texten

För att texten skall bli tydligare har de gamla artiklarna 1 och 2 skrivits om till stor del och den nya artikel 2 återger de nyckelprinciper som ligger till grund för de planerade verksamheterna.

IV. SLUTSATS

Rådet anser att texten i den gemensamma ståndpunkten helt överensstämmer med de grundläggande målen i kommissionens ändrade förslag. Det anser sig för övrigt ha tagit hänsyn till det väsentliga i de mål som Europaparlamentet eftersträvar i de föreslagna ändringarna.

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 28/2001**antagen av rådet den 28 juni 2001****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/.../EG av den ... om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg**

(Text av betydelse för EES)

(2001/C 301/03)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
rande⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Med hänsyn till det stora antalet sjöolyckor där bulkfartyg har varit inblandade och där människoliv har krävts bör ytterligare åtgärder vidtas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att öka säkerheten vid sjötransporter.
- (2) Bedömningar av orsakerna till haverier med bulkfartyg visar att lastning och lossning av fasta bulkklaster, om sådan inte utförs på rätt sätt, kan bidra till förlusten av bulkfartyg, antingen genom att fartygskonstruktionen överbelastas eller genom mekaniska skador på bärande delar i lastrummen. Säkerheten hos bulkfartygen kan förbättras genom att åtgärder vidtas som syftar till att minska risken för skador på konstruktionen och haverier till följd av olämpliga lastnings- och lossningsförfaranden.
- (3) På internationell nivå har Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom ett antal resolutioner antagit rekommendationer om säkerheten hos bulkfartyg där aspekter tas upp som rör gränssnittet mellan fartyg och hamn i allmänhet och lastning och lossning i synnerhet.

(4) Genom sin resolution A.862(20) antog IMO en kod för säker lastning och lossning av bulkfartyg (BLU-koden) och uppmanade signatärstaterna att börja tillämpa denna kod snarast möjligt samt att informera IMO om fall där koden inte efterlevs. I denna resolution uppmanade IMO vidare de signatärstater inom vilkas territorium det finns terminaler för lastning och lossning av fasta bulkklaster att införa lagstiftning som innebär att ett antal grundprinciper som är nödvändiga för denna kods genomförande kan verkställas.

(5) Lastnings- och lossningsförfarandenas inverkan på bulkfartygens säkerhet är, med tanke på torrbulkfartygens globala handelsrutten, av gränsöverskridande betydelse. Åtgärder för att förebygga att bulkfartyg förliser till följd av olämplig lastning och lossning bör därför lämpligen utarbetas på gemenskapsnivå genom att harmoniserade krav och förfaranden fastställs för att genomföra rekommendationerna i IMO:s resolution A.862(20) och BLU-koden.

(6) Med hänsyn till subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget utgör ett direktiv den lämpliga rättsliga formen, eftersom det ger medlemsstaterna en ram för enhetlig och obligatorisk tillämpning av kraven och förfarandena för säker lastning och lossning av bulkfartyg, samtidigt som varje medlemsstat själv får besluta vilka genomförandemetoder som bäst passar deras nationella regelverk. I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att de eftersträvade målen skall kunna uppnås.

(7) Säkerheten för bulkfartygen och deras besättningar ökas genom att riskerna för olämplig lastning och lossning vid terminaler för torra bulkklaster minskas. Detta kan åstadkommas genom fastställande av harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan fartyget och terminalen samt genom uppställande av lämplighetskrav för fartyg och terminaler.

⁽¹⁾ EGT C 311 E, 31.10.2000, s. 240.

⁽²⁾ EGT C 14, 16.1.2001, s. 37.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 februari 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 juni 2001 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

- (8) Om säkerheten skall kunna förbättras hos bulkfartyg och snedvridning av konkurrensen undvikas måste de harmoniserade förfarandena och lämplighetskriterierna vara tillämpliga på alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, samt på alla terminaler i gemenskapen som dessa fartyg under normala förhållanden anlöper för att lasta eller lossa fasta bulkklaster.
- (9) Bulkfartyg som anlöper terminaler för att lasta eller lossa fasta bulkklaster bör lämna sig för detta syfte. Likaså bör även terminalerna lämna sig för att ta emot och lasta eller lossa anlöpande bulkfartyg. För dessa ändamål har lämplighetskriterier fastställts i BLU-koden.
- (10) För att förbättra samarbetet och kommunikationen med fartygets befälhavare i frågor som rör lastning och lossning av fasta bulkklaster bör terminalerna utse en terminalrepresentant som inom terminalen är ansvarig för detta samt tillhandahålla befälhavarna informationsbroschyrer om terminalens och hamnens krav. Om detta finns det bestämmelser i BLU-koden.
- (11) Ett kvalitetssäkringssystem som utvecklas, genomförs och underhålls av terminalerna skulle säkerställa att samarbets- och kommunikationsförfaranden samt terminalens faktiska lastning och lossning planeras och verkställs enligt harmoniserade ramar som är internationellt erkända och kontrollerbara. Med tanke på dess internationella erkännande bör kvalitetssäkringssystemet överensstämma med standarden ISO 9000, som antagits av Internationella standardiseringsorganisationen. För att ge nya terminaler tillräcklig tid för erhållande av tillämplig certifiering, är det viktigt att se till att de kan få ett temporärt tillstånd för att bedriva verksamhet under en begränsad tidsperiod.
- (12) För att säkerställa att lastningen och lossningen förbereds noga, omfattas av en överenskommelse och genomförs på ett sådant sätt att det undviks att fartygets säkerhet sätts i fara, bör befälhavarens och terminalrepresentantens ansvarsområden fastställas. Tillämpliga bestämmelser för detta finns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års SOLAS-konvention), IMO:s resolution A.862(20) och BLU-koden. I samma syfte kan förfaranden för att förbereda, komma överens om och genomföra lastningen eller lossningen grunda sig på dessa internationella instrument.
- (13) I gemenskapens allmänna intresse att hindra undermåliga fartyg från att anlöpa dess hamnar bör terminalrepresentanten anmäla påtagliga brister ombord på ett bulkfartyg som kan hota säkerheten vid lastning eller lossning av fartyget.
- (14) De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna måste hindra eller stoppa lastningen eller lossningen om de får tydliga indikationer på att ett fartygs eller dess besättnings säkerhet är hotad till följd av lasthanteringen. För att upprätthålla säkerheten bör dessa myndigheter också ingripa vid tvister mellan befälhavaren och terminalrepresentanten om tillämpningen av dessa förfaranden. De behöriga myndigheternas agerande i säkerhetssammanhang skall inte vara beroende av kommersiella intressen med anknytning till terminalerna.
- (15) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden i syfte att rapportera skador på fartyg som uppstår vid lastning eller lossning till de relevanta organen, såsom berörda klassificeringssällskap, samt i syfte att vid behov reparera sådana skador. Om sådana skador kan hota fartygets säkerhet eller sjövärdighet, bör beslut om reparationer och huruvida dessa är brådskande fattas av hamnstatskontrollmyndigheterna i samråd med flaggstatens administration. För den tekniska expertis som krävs för att fatta detta beslut bör myndigheterna ha rätt att anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om huruvida det är nödvändigt att reparera fartyget.
- (16) Tillämpningen av detta direktiv bör förbättras genom effektiv övervakning och effektiva kontrollförfaranden i medlemsstaterna. Genom att resultaten av denna övervakning rapporteras erhålls värdefull information om effektiviteten hos de harmoniserade krav och förfaranden som fastställs i detta direktiv.
- (17) I IMO:s resolution A.797(19) av den 23 november 1995 om säkerheten hos fartyg som transporterar fasta bulkklaster finns en begäran om att hamnstaternas myndigheter skall inkomma med en bekräftelse på att terminaler avsedda för lastning och lossning av fasta bulkklaster uppfyller IMO:s koder och rekommendationer om samarbetet mellan fartyg och hamn. Genom att anmäla antagandet av detta direktiv till IMO ger gemenskapen ett adekvat svar på denna begäran och sänder en tydlig signal till det internationella sjöfartssamfundet att gemenskapen åtar sig att stödja de internationella insatserna för att öka säkerheten vid lastning och lossning av bulkfartyg.

- (18) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (19) Vissa bestämmelser i detta direktiv bör kunna ändras i enlighet med det förfarandet så att de anpassas till internationella instrument och gemenskapsinstrument som antas, ändras eller träder i kraft efter det att detta direktiv har trätt i kraft och för genomförandet av de förfaranden som föreskrivs i detta direktiv, utan att dess tillämpningsområde utökas.
- (20) Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet⁽²⁾ och dess relevanta särdirektiv är tillämpliga på arbete som rör lastning och lossning av bulkfartyg.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att öka säkerheten hos bulkfartyg som anlöper hamnterminaler i medlemsstaterna för att lasta eller lossa fasta bulkklaster, genom att minska riskerna för överbelastning och fysiska skador på fartygets konstruktion i samband med lastning eller lossning. Detta skall åstadkommas genom fastställande av

1. harmoniserade lämplighetskrav för dessa fartyg och terminaler, och
2. harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan dessa fartyg och terminaler.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Detta direktiv omfattar

1. alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fasta bulkklaster, och
2. alla terminaler i medlemsstaterna som anlöps av bulkfartyg som faller inom tillämpningsområdet för detta direktiv.

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i regel VI/7 i 1974 års SOLAS-konvention skall detta direktiv inte tillämpas på anläggningar som endast i undantagsfall används för lastning och lossning av torr last i bulk i eller ur bulkfartyg och skall heller inte tillämpas i de fall där lastning och lossning endast sker med det berörda bulkfartygets egen utrustning.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv och i dess bilagor används följande beteckningar med de betydelse som här anges:

1. *internationella konventioner*: de konventioner som är i kraft den ...(*) och som anges i artikel 2.1 i rådets direktiv 95/21/EG⁽³⁾,
2. *1974 års SOLAS-konvention*: den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar som gäller ...(*),
3. *BLU-koden*: koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers) såsom den återges i bilagan till IMO:s resolution A.862(20), som antogs av dess generalförsamling den 27 november 1997, i dess lydelse den ...(*),
4. *bulkfartyg*: ett fartyg enligt definitionen i regel IX/1.6 i 1974 års SOLAS-konvention och tolkningen i resolution nr 6 från 1997 års SOLAS-konferens, det vill säga
 - ett fartyg som är byggt med enkelt däck, toppving-tankar och hoppertankar i lastrummen, och som huvudsakligen är avsett att frakta torra laster i bulk, eller
 - ett malmfartyg, det vill säga ett havsgående fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan, och som är avsett att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller
 - ett kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/3.27 i 1974 års SOLAS-konvention.

(*) Den dag då detta direktiv antas.

(3) Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) (EGT L 157, 7.7.1995, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/97/EG (EGT L 331, 23.12.1999, s. 67).

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

(2) EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

5. *torr last i bulk eller fast bulklast*: fast bulklast enligt definitionen i regel XII/1.4 i 1974 års SOLAS-konvention, med undantag av spannmål,
6. *spannmål*: spannmål enligt definitionen i regel VI/8.2 i 1974 års SOLAS-konvention,
7. *terminal*: varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa torr last i bulk i eller ur bulkfartyg,
8. *terminaloperatör*: ägaren av en terminal eller varje organisation eller person till vilken ägaren har överlämnat ansvaret för den lastning eller lossning av ett enskilt bulkfartyg som utförs vid terminalen,
9. *terminalrepresentant*: varje person som utsetts av terminaloperatören, och som har det övergripande ansvaret för och rätten att kontrollera förberedelsen, utförandet och avslutandet av lastning eller lossning vid terminalen av ett enskilt bulkfartyg,
10. *befälhavare*: den person som för befäl på ett bulkfartyg, eller ett annat fartygsbefäl som befälhavaren utsett att ansvara för lastning eller lossning,
11. *erkänd organisation*: en organisation som erkänts i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG⁽¹⁾,
12. *flaggstatens administration*: de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra,
13. *hamnstatskontrollmyndighet*: den myndighet i en medlemsstat som är bemyndigad att tillämpa inspektionsbestämmelserna i direktiv 95/21/EG,
14. *behörig myndighet*: en nationell, regional eller lokal myndighet i medlemsstaten som enligt den nationella lagstiftningen har befogenhet att tillämpa och verkställa kraven i detta direktiv,
15. *lastinformation*: de upplysningar om lasten som krävs enligt regel VI/2 i 1974 års SOLAS-konvention,
16. *lastnings- eller lossningsplan*: den plan som avses i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS-konvention och som har den form som anges i bilang 2 till BLU-koden,
17. *checklista för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn*: den checklista som avses i avsnitt 4 i BLU-koden och som har den form som anges i bilang 3 till BLU-koden,
18. *deklaration av bulkdensiteten*: de upplysningar om lastens bulkdensitet som skall lämnas enligt regel XII/10 i 1974 års SOLAS-konvention.

Artikel 4

Krav med avseende på bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att terminaloperatörerna förvissas sig om bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel för lastning eller lossning av fasta bulkklaster genom att kontrollera huruvida de uppfyller bestämmelserna i bilaga I.

Artikel 5

Lämplighetskrav för terminaler

Medlemsstaterna skall förvissa sig om att terminaloperatörerna, beträffande de terminaler som de har ansvar för enligt detta direktiv, säkerställer att

1. terminalerna uppfyller bestämmelserna i bilaga II,
2. terminalrepresentant(er) utses,
3. informationsbroschyrer utarbetas som innehåller terminalens och de behöriga myndigheternas krav samt de upplysningar om hamnen och terminalen som anges i bilang 1 punkt 1.2 till BLU-koden och att befälhavaren på bulkfartyg som anlöper terminalen för att lasta eller lossa fasta bulkklaster tillhandahålls dessa broschyrer, och
4. ett kvalitetssäkringssystem utvecklas, genomförs och uppehålls. Ett sådant kvalitetssäkringssystem skall certifieras enligt standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard som minst ställer samma krav som ISO 9001:2000 och kontrolleras enligt riktlinjerna i ISO-

⁽¹⁾ Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 319, 12.12.1994, s. 20). Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG (EGT L 274, 7.10.1997, s. 8).

standarden 10011:1991 eller en likvärdig standard som ställer samma krav som ISO 10011:1991. Bestämmelserna i direktiv 98/34/EG⁽¹⁾ skall följas i fråga om likvärdig standard.

En övergångsperiod på tre år från och med dagen för detta direktivs ikraftträdande skall medges för att inrätta kvalitetssäkringssystemet och ytterligare ett år för att erhålla certifiering av systemet.

Artikel 6

Temporärt tillstånd

Såsom ett undantag från kraven i artikel 5.4 får ett temporärt tillstånd med högst 12 månaders giltighet för att bedriva verksamhet utfärdas av den behöriga myndigheten för nyligen inrättade terminaler. Terminalen måste emellertid visa att den har en plan för genomförandet av ett kvalitetssäkringssystem som överensstämmer med standarden ISO 9001:2000 eller en likvärdig standard i enlighet med vad som anges i artikel 5.4.

Artikel 7

Befälhavares och terminalrepresentanters ansvar

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att följande principer för befälhavares och terminalrepresentanters ansvar iakttas och tillämpas.

1. Befälhavarens ansvar:
 - a) Befälhavaren skall alltid ansvara för att det bulkfartyg han för befäl på lastas och lossas på ett säkert sätt.
 - b) Befälhavaren skall i god tid före fartygets beräknade ankomsttid ge terminalen den information som anges i bilaga III.
 - c) Innan någon fast bulklast lastas ombord skall befälhavaren säkerställa att han har fått den lastinformation som krävs enligt regel VI/2.2 i 1974 års SOLAS-konvention och, om så krävs, en bulkdensitetsdeklaration för fast bulklast. Denna information skall anges på ett lastdeklarationsformulär enligt bilaga 5 till BLU-koden.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37). Direktivet ändrat genom direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

- d) Innan lasthanteringen påbörjas samt under lastning eller lossning skall befälhavaren fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga IV.

2. Terminalrepresentantens ansvar:

- a) När terminalen tar emot fartygets första anmälan om dess beräknade ankomsttid skall terminalrepresentanten lämna befälhavaren de upplysningar som anges i bilaga V.
- b) Terminalrepresentanten skall försäkra sig om att befälhavaren så tidigt som möjligt har blivit underrettad om innehållet i lastdeklarationsformuläret.
- c) Terminalrepresentanten skall utan dröjsmål till befälhavaren och hamnstatskontrollmyndigheten anmäla uppenbara brister som han observerat ombord på ett bulkfartyg och som kan äventyra säkerheten vid lastning eller lossning av fasta bulkklaster.
- d) Innan lasthanteringen påbörjas samt under lastning eller lossning skall terminalrepresentanten fullgöra de förpliktelser som anges i bilaga VI.

Artikel 8

Förfaranden mellan bulkfartyg och terminaler

Medlemsstaterna skall säkerställa att följande förfaranden tillämpas vid lastning eller lossning av bulkfartyg med fasta bulkklaster:

1. Innan fasta bulkklaster lastas eller lossas skall befälhavaren och terminalrepresentanten komma överens om en lastnings- eller lossningsplan enligt bestämmelserna i regel VI/7.3 i 1974 års SOLAS-konvention. Lastnings- eller lossningsplanen skall utarbetas i den form som anges i bilaga 2 till BLU-koden. Den skall innehålla IMO-numret på det berörda bulkfartyget och befälhavaren och terminalrepresentanten skall bekräfta sin överenskomelse genom att underteckna planen.

Varje ändring av planen, som enligt någon av parterna kan beröra fartygets eller besättningens säkerhet, skall utarbetas och godkännas av bägge parterna i form av en reviderad plan.

Fartyget och terminalen skall hålla den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen och varje överenskommen revidering av denna tillgänglig under sex månader, så att de behöriga myndigheterna kan utföra nödvändig kontroll.

2. Innan lastningen eller lossningen påbörjas skall checklistan för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn gemensamt fyllas i och undertecknas av befälhavaren och terminalrepresentanten enligt riktlinjerna i bihang 4 till BLU-koden.
3. Fungerande kommunikation mellan fartyget och terminalen skall alltid upprättas och vidmakthållas, så att parterna kan svara på frågor som gäller information om lastnings- eller lossningsprocessen, och för att säkerställa ett omedelbart verkställande om befälhavaren eller terminalrepresentanten beordrar att lastningen eller lossningen skall stoppas.
4. Befälhavaren och terminalrepresentanten skall genomföra lastningen eller lossningen enligt den överenskomna planen. Terminalrepresentanten skall ansvara för lastningen eller lossningen av den fasta bulklasten vad beträffar den lastrumsordning, kvantitet och lastnings- eller lossningstakt som anges i planen. Terminalrepresentanten får inte avvika från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen utan att först ha samrått och upprättat en skriftlig överenskommelse med befälhavaren.
5. När lastningen eller lossning har avslutats skall befälhavaren och terminalrepresentanten skriftligen bekräfta att lastningen eller lossningen har utförts enligt planen, inklusive varje överenskommen ändring av denna. När det gäller lossning skall denna bekräftelse också inbegripa ett protokoll som anger att lastrummen har tömts och rengjorts på det sätt som befälhavaren kräver samt ange eventuella skador som åsamkats fartyget och reparationer som utförts.

Artikel 9

De behöriga myndigheternas roll

1. Med förbehåll för befälhavarens rättigheter och skyldigheter enligt regel VI/7.7 i 1974 års SOLAS-konvention, skall medlemsstaterna säkerställa att deras behöriga myndigheter hindrar eller stoppar lastningen eller lossningen av fasta bulklaster om de får tydliga indikationer på att fartygets eller besättningens säkerhet skulle vara äventyrad till följd av lastningen eller lossningen.
2. I fall då den behöriga myndigheten informeras om att befälhavaren och terminalrepresentanten är oeniga om tillämpningen av de förfaranden som föreskrivs i artikel 8, skall den behöriga myndigheten ingripa om detta krävs för att upprätthålla säkerheten och/eller skydda den marina miljön.

Artikel 10

Reparationer av skador som uppstått i samband med lastning eller lossning

1. Om fartygets konstruktion eller utrustning skadas i samband med lastning eller lossning skall terminalrepresentanten rapportera detta till befälhavaren och skadorna skall, om så krävs, repareras.
2. Om skadan skulle kunna försvaga fartygskonstruktionens hållfasthet, minska skrovets vattentäta integritet eller försämra tillförlitligheten hos fartygets väsentliga tekniska system skall flaggstatens administration, eller en organisation som denna erkänner och företräds av, och hamnstatskontrollmyndigheten informeras av terminalrepresentanten och/eller befälhavaren. Ett beslut om huruvida det krävs omedelbar reparation eller om den kan utföras senare skall fattas av hamnstatskontrollmyndigheten med beaktande av det eventuella utlåandet från flaggstatens administration eller från den organisation som den erkänner och företräds av samt med beaktande av befälhavarens uppfattning. Om omedelbar reparation anses nödvändig skall denna utföras på sådant sätt att befälhavaren och den behöriga myndigheten kan godkänna den innan fartyget lämnar hamnen.
3. För att fatta det beslut som avses i punkt 2 får hamnstatskontrollmyndigheten anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om nödvändigheten att genomföra reparationer eller om detta kan göras senare.
4. Denna artikel skall tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/21/EG.

Artikel 11

Kontroll och rapportering

1. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att terminalerna uppfyller kraven i artiklarna 5.1, 7.2 och artikel 8. Detta kontrollförfarande skall inbegripa icke aviserade inspektioner i samband med lastning eller lossning.

Dessutom skall medlemsstaterna kontrollera att terminalerna uppfyller kraven i artikel 5.4 vid utgången av den period som anges i den punkten och att nyligen inrättade terminaler gör det vid utgången av den period som anges i artikel 6.

2. Medlemsstaterna skall vart tredje år lämna en rapport till kommissionen om resultatet av kontrollerna. Rapporten skall också innehålla en bedömning av effektiviteten i de harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan bulkfartyg och terminaler som föreskrivs i detta direktiv. Rapporten skall läggas fram senast den 30 april det år som följer på den treårsperiod som rapporten avser.

Artikel 12

Utvärdering

Kommissionen skall på grundval av medlemsstaternas rapporter enligt artikel 11.2 överlämna en utvärderingsrapport till Europaparlamentet och rådet om hur det system som föreskrivs i detta direktiv fungerar. I denna rapport skall också göras en bedömning av huruvida det är nödvändigt att medlemsstaterna fortsätter rapporteringen enligt artikel 11.2.

Artikel 13

Anmälan till IMO

Rådets ordförandeskap, som handlar på medlemsstaternas vägnar, och kommissionen skall tillsammans informera IMO om antagandet av detta direktiv, varvid de skall hänvisa till punkt 1.7 i bilagan till IMO:s resolution A.797(19).

Artikel 14

Föreskrivande kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 12.1 i rådets direktiv 93/75/EEG⁽¹⁾, nedan kallad "kommittén".

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

(¹) Rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods (EGT L 247, 5.10.1993, s. 19). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/74/EG (EGT L 276, 13.10.1998, s. 7).

Artikel 15

Ändringsförfarande

1. Definitionerna i artikel 3.1–3.6 och 3.15–3.18, hänvisningarna till internationella konventioner och koder och till IMO:s resolutioner och cirkulär, hänvisningarna till ISO-standarder och till gemenskapsinstrument samt bilagorna kan ändras enligt det förfarande som avses i artikel 14.2 för att anpassa dem till internationella instrument och gemenskapsinstrument som antas, ändras eller träder i kraft efter det att detta direktiv har antagits, förutsatt att detta inte utökar tillämpningsområdet för detta direktiv.

2. Det förfarande som anges i artikel 14.2 skall tillämpas när artikel 8 och bilagorna ändras för att genomföra förfarandena i detta direktiv, och när rapporteringsskyldigheten enligt artikel 11.2 och artikel 12 ändras eller upphävs, förutsatt att sådana bestämmelser inte utökar tillämpningsområdet för detta direktiv.

Artikel 16

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa påföljder tillämpas. De föreskrivna påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 17

Genomförande och tillämpning

1. Medlemsstaterna skall före den ...(*) anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med ...(**).

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

(*) 18 månader från detta direktivs ikraftträdande.

(**) Den första dagen av den tjugofemte månaden efter direktivets ikraftträdande.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 18

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 19

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA I

KRAV MED AVSEENDE PÅ BULKFARTYGENS LÄMPLIGHET UR OPERATIV SYNVINKEL FÖR LASTNING OCH LOSSNING AV FASTA BULKCLASTER

(enligt hänvisningen i artikel 4)

Bulkfartyg som anlöper terminaler i medlemsstaterna för att lasta eller lossa fasta bulkclaster skall kontrolleras med avseende på huruvida de uppfyller följande krav:

1. De skall vara försedda med lastrum och lucköppningar av tillräcklig storlek och av en sådan konstruktion att den fasta bulkclasten kan lastas, stuvas, trimmas och lossas på ett tillfredsställande sätt.
2. Lastluckorna skall vara försedda med identifieringsnummer som stämmer överens med numren i lastnings- eller lossningsplanen. Dessa nummer skall genom placering, storlek och färg vara väl synliga och identifierbara för den personal som sköter terminalens lastnings- och lossningsutrustning.
3. Lastluckorna, systemen för styrning av lastluckor och säkerhetsanordningarna skall vara i gott fungerande skick och bara användas i avsett syfte.
4. Om lampor som indikerar slagsida har monterats skall de testas före lastning eller lossning och påvisas vara fungerande.
5. Om det krävs att det skall finnas ett godkänt lastinstrument ombord skall detta vara certifierat och kunna utföra belastningsberäkningar under lastning eller lossning.
6. Framdrivnings- och hjälpmaskineri skall vara väl fungerande.
7. Däcksutrustning som används vid förtöjning skall fungera och vara i gott skick.

BILAGA II

LÄMPLIGHETSKRAV FÖR TERMINALER FÖRLASTNING OCH LOSSNING AV FASTA BULKCLASTER

(enligt hänvisningen i artikel 5.1)

1. Terminalen skall endast godta sådana bulkfartyg för lastning eller lossning som på ett säkert sätt kan angöra kajen längs lastnings- eller lossningsanordningen med beaktande av kajplatsens djup, fartygets maximistorlek, förtöjningsanordningar, fendorar, säkert tillträde och möjliga hinder för lastningen eller lossningen.
 2. Terminalens lastnings- och lossningsutrustning skall vara korrekt certifierad och hållas i gott skick i enlighet med relevanta regler och normer. Utrustningen får bara skötas av personal som har lämpliga kvalifikationer och erforderliga certifikat.
 3. Terminalpersonalen skall utbildas i alla aspekter som rör säker lastning och lossning av bulkfartyg, på ett sätt som är förenligt med deras ansvarsområde. Utbildningen skall vara utformad för att ge kännedom om de allmänna risker som är förknippade med lastning och lossning av fasta bulkclaster samt om de negativa följder som felaktiga lastnings- och lossningsförfaranden kan få för fartygets säkerhet.
 4. Den terminalpersonal som är delaktig i lastning och lossning skall förses med och använda personlig skyddsutrustning och skall ges tillfälle till tillräcklig vila för att undvika olyckor till följd av uttrötning.
-

BILAGA III

INFORMATION SOM BEFÄLHAVAREN SKALL LÄMNA TILL TERMINALEN

(enligt hänvisningen i artikel 7.1 b)

1. Fartygets beräknade ankomsttid till hamnen skall meddelas så tidigt som möjligt. Denna information skall uppdateras efter behov.
2. I samband med den första ankomsttiden skall följande upplysningar lämnas:
 - a) Namn, anropssignal, IMO-nummer, flagg, hemmahamn.
 - b) Lastnings- eller lossningsplan med angivande av lastens kvantitet, stuvning per lastrum, lastnings- eller lossningsorder samt den kvantitet som skall lastas ombord i varje omgång eller lossas vid varje steg i lossningen.
 - c) Djupgående vid ankomst och ansatt djupgående vid avgång.
 - d) Tid som krävs för att ta ombord eller lossa barlasten.
 - e) Fartygets längd överallt och bredd samt lastområdets längd från förkant på luckarmen på det lastrum som är beläget längst för över till akterkant på luckarmen på det lastrum som är beläget längst akter över, i vilka last skall lastas eller lossas.
 - f) Avståndet från vattenlinjen till luckan för det första lastrum som skall lastas eller lossas samt avståndet från fartygets sida till lucköppningen.
 - g) Fallrepstrappans placering.
 - h) "Air draught", dvs. avståndet mellan fartygets högsta punkt och vattenytan.
 - i) Detaljuppgifter om och kapaciteten på fartygets lasthanteringsutrustning, om sådan finns.
 - j) Antal och typ av förtöjningslinor.
 - k) Särskilda behov, såsom gällande för trimning av lasten eller gällande för fortlöpande mätning av lastens fukthalt.
 - l) Uppgifter om eventuella nödvändiga reparationer som kan försena fartygets förtöjning, påbörjandet av lastning eller lossning, eller fartygets avgång efter det att lastning eller lossning genomförts.
 - m) Varje annan upplysning om fartyget som terminalen begär.

BILAGA IV

BEFÄLHAVARENS FÖRPLIKTELSE FÖRE OCH UNDER LASTNING ELLER LOSSNING

(enligt hänvisningen i artikel 7.1 d)

Före och under lastningen eller lossningen skall befälhavaren säkerställa att

1. lastning eller lossning av last samt intag eller länsning av barlastvatten sker under ledning av ansvarigt fartygsbefäl,
2. lastens och barlastvattnets fördelning övervakas under hela lastnings- eller lossningsprocessen för att säkerställa att fartygets konstruktion inte överbelastas,
3. fartyget ligger på rät köl eller, om slagsida krävs av operationella skäl, att den är så liten som möjligt,
4. fartyget hela tiden är säkert förtöjt med beaktande av lokala väderförhållanden och väderprognoser,
5. ett tillräckligt stort antal befäl och besättningsmän är kvar ombord för att de skall kunna justera förtöjningslinorna eller hantera alla normala situationer eller en nödsituation med beaktande av behovet att ge besättningen tillräckliga viloperioder för att undvika uttrötning,
6. terminalrepresentanten uppmärksammas på krav att trimma lasten, i enlighet med förfarandena i BC-koden (IMO Code of safe practice for solid bulk cargoes),
7. terminalrepresentanten uppmärksammas på kraven att balansera intag eller länsning av barlastvatten mot lastning eller lossning samt varje avvikelse från planen för barlasthanteringen, eller varje annan omständighet som kan påverka lastningen eller lossningen av lasten,
8. barlastvattnet länsas i en takt som stämmer överens med den överenskomna lastningsplanen och inte svämmer över kajen eller intilliggande fartyg; i de fall det inte är praktiskt möjligt för fartyget att fullfölja länsningen av barlastvattnet före lastningsprocessens trimningsfas, skall befälhavaren komma överens med terminalrepresentanten om vid vilka tidpunkter och hur länge lastningen kan behöva skjutas upp,
9. det finns en överenskommelse med terminalrepresentanten när det gäller de åtgärder som skall vidtas i händelse av regn eller andra förändringar av väderförhållandena om lasten är av den typen att risker kan uppstå vid sådana förändringar,
10. inget svetsarbete utförs ombord eller i fartygets närhet medan fartyget ligger vid kaj, om inte terminalrepresentanten har gett tillstånd till detta och det utförs i enlighet med eventuella krav från den behöriga myndigheten,
11. noggrann övervakning av lastnings- eller lossningsarbetet samt av fartyget under de avslutande faserna av lastningen eller lossningen,
12. terminalrepresentanten omedelbart underrättas om lastnings- eller lossningsprocessen har orsakat skador, skapat en riskfylld situation eller löper risk att göra detta,
13. terminalrepresentanten informeras när den slutliga trimningen av fartyget måste påbörjas för att lastanläggningens transportanordning skall kunna tömmas,
14. lossningen på babords sida och lossningen på styrbords sida synkroniseras i så hög grad som möjligt i samma lastrum för att undvika att fartyget utsätts för vridkänningar,
15. risken för utsläpp av eventuella brännbara gaser när ett eller flera lastrum fylls med barlast beaktas och försiktighetsåtgärder vidtas innan eventuella svetsarbeten tillåts intill eller ovanför dessa lastrum.

BILAGA V

INFORMATION SOM TERMINALEN SKALL LÄMNA TILL BEFÄLHAVAREN

(enligt hänvisningen i artikel 7.2 a)

1. Namnet på den kaj vid vilken lastning eller lossning skall genomföras och beräknade tidpunkter för förtöjning och avslutad lastning eller lossning⁽¹⁾.
2. Beskrivning av lastnings- eller lossningsutrustningen, inklusive terminalens nominella lastnings- eller lossnings-takt och det antal lastnings- eller lossningsenheter som skall användas, liksom hur lång tid som beräknas åtgå för att avsluta varje lastningsomgång, eller hur lång tid som beräknas åtgå för varje steg i lossningen.
3. Uppgifter om kajplatsen eller piren som befälhavaren kan behöva känna till, inklusive placering av fasta och rörliga hinder, fendrar, pollare och förtöjningsanordningar.
4. Minsta vattendjup längs kajen och i inseglingsleder⁽¹⁾.
5. Vattendensitet vid kajen.
6. Maximivståndet mellan vattenlinjen och högsta punkten på lastluckorna eller luckkarmarna beroende på vilket av dessa avstånd som är relevant för lastningen eller lossningen samt maximal "air draught", dvs. avståndet mellan fartygets högsta punkt och vattenytan.
7. Anordningar för landgångar och tillträde.
8. Vilken av fartygets sidor som skall ligga mot kaj.
9. Högsta tillåtna hastighet vid ingång till tilläggningsplatsen samt tillgång till bogserbåtar, inklusive deras typ och största dragkraft.
10. Ordningsföljden vid lastning för olika poster av last och varje annan begränsning om det inte är möjligt att lasta i en ordning eller i ett lastrum som passar fartyget.
11. Uppgifter om varje egenskap som lasten som skall lastas har, som kan medföra risker om lasten kommer i kontakt med last eller lastrester som finns ombord.
12. Förhandsinformation om de föreslagna lastnings- eller lossningsförfarandena eller ändringar av befintliga lastnings- eller lossningsplaner.
13. Huruvida terminalens lastnings- eller lossningsutrustning är fast, eller har några begränsningar i fråga om rörlighet.
14. Krav på förtöjningslinor.
15. Underrättelse om ovanliga förtöjningsanordningar.
16. Eventuella begränsningar för intag eller länsning av barlastvatten.
17. Största djupgående som den behöriga myndigheten tillåter.
18. Varje annan upplysning som befälhavaren begär om terminalen.

⁽¹⁾ Information om beräknade tidpunkter för förtöjning och avgång samt om minsta vattendjup vid kajplatsen skall uppdateras regelbundet och förmedlas till befälhavaren vid mottagandet av uppdaterade meddelanden om beräknad ankomsttid. Uppgifter om minsta vattendjup i inseglingsleder skall tillhandahållas av antingen terminalen eller den behöriga myndigheten.

BILAGA VI

TERMINALREPRESENTANTENS FÖRPLIKTELSE FÖRE OCH UNDER LASTNING ELLER LOSSNING

(enligt hänvisningen i artikel 7.2 d)

Före och under lastningen eller lossningen skall terminalrepresentanten

1. informera befälhavaren om namn och förfaranden för att kontakta den terminalpersonal eller den avlastarens agent som kommer att ansvara för lastningen eller lossningen, och med vilka befälhavaren kommer att stå i kontakt,
2. vidta alla försiktighetsåtgärder för att undvika att lastnings- eller lossningsutrustningen orsakar skador på fartyget samt, om skador uppstår, informera befälhavaren,
3. säkerställa att fartyget ligger på rät köl eller, om slagsida krävs av operationella skäl för att lastnings- eller lossningsarbetet skall kunna utföras, att den är så liten som möjligt,
4. säkerställa att lossningen på babords sida synkroniseras med lossningen på styrbords sida när lossningen sker från samma lastrum för att undvika att fartyget utsätts för vridkänningar,
5. om det rör sig om laster med hög bulkdensitet eller om enskilda skoplaster är stora, varsko befälhavaren att det kan förekomma höga lokala belastningar på fartygskonstruktionen till dess att tanktaket helt täcks av last, särskilt i det fall det är tillåtet att släppa last från hög höjd, och att särskild försiktighet iakttas när lastningen av varje lastrum påbörjas,
6. säkerställa att det finns en överenskommelse mellan befälhavaren och terminalrepresentanten beträffande alla faser av och avseende alla aspekter av lastningen eller lossningen, och att befälhavaren informeras om varje ändring av den överenskomna lastningstakten samt, vid fullbordandet av varje lastningsomgång, den vikt som lastats ombord,
7. protokollföra vikten hos och fördelningen av den last som lastas eller lossas samt säkerställa att lastvikten i lastrummen inte avviker från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen,
8. säkerställa att lasten vid lastning eller lossning har trimmats i enlighet med befälhavarens krav,
9. säkerställa att den lastkvantitet som krävs för att uppnå erforderligt djupgående och trim inför avgången gör det möjligt att tömma lastanläggningens transportanordning när lastningen avslutas; i detta syfte skall terminalrepresentanten informera befälhavaren om den nominella vikten på last som finns i transportanordningen och om eventuella krav på tömning av transportanordningen då lastningen avslutas,
10. vid lossning, varsla befälhavaren när man avser att öka eller minska antalet använda lossningsenheter samt underrätta befälhavaren om när lossningen av varje lastrum anses vara avslutad,
11. säkerställa att inget svetsarbete utförs ombord eller i fartygets närhet medan fartyget ligger vid kaj, förutom med befälhavarens tillstånd och i enlighet med eventuella krav från den behöriga myndigheten.

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Inom ramen för medbeslutandeförfarandet (artikel 251 i EG-fördraget) och efter Europaparlamentets första behandling den 13 februari 2001⁽¹⁾ antog rådet den 28 juni 2001 sin gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg.

Målet med detta utkast till direktiv är att förbättra säkerheten för bulkfartyg. Förslaget till direktiv syftar därför till att på ett harmoniserat sätt genomföra principerna och bestämmelserna i IMO:s resolutioner (i synnerhet IMO-koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, "BLU-koden"), vilka syftar till att minska riskerna för alltför stora påfrestningar på bulkfartygens konstruktion under lastning och lossning. Detta inbegriper krav som rör organisationen av hamnterminaler, förfarande för lastning och lossning, offentliga myndigheters övervakning och reparation av skador som uppstår under lastning och lossning.

När rådet fattade sin ståndpunkt beaktades Europaparlamentets första behandling samt Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾ och kommissionens ändrade förslag⁽³⁾.

II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådet godkände den allmänna principen i kommissionens förslag om att försöka förbättra säkerheten för bulkfartyg i huvudsak genom att i gemenskapen genomföra ett av Internationella sjöfartsorganisationens instrument, BLU-koden, genom vilken internationellt erkända riktlinjer fastställs för detta. Rådet införde därför endast vissa tekniska ändringar och klargöranden i syfte att tillämpa subsidiaritetsprincipen, underlätta den praktiska tillämpningen av direktivet och säkerställa rättslig klarhet.

Den gemensamma ståndpunkten innehåller följande huvuddelar:

- a) Kriterier för teknisk lämplighet skall fastställas för terminalerna när det gäller att ta emot bulkfartyg, bland annat krav på att ha ett certifierat kvalitetssäkringssystem.
- b) Terminaloperatörerna skall utse terminalrepresentanter med ett övergripande ansvar för säkerheten vid lastning och lossning av bulkfartyg vid terminalen.
- c) En plan skall upprättas för lastning och lossning och ansvarsfördelningen mellan befälhavaren och terminalrepresentanten skall fastställas.
- d) Förfaranden för att säkerställa tillräcklig kommunikation mellan fartyget och terminalen skall anges.
- e) Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall vara bemyndigade att ingripa om säkerheten för fartyget eller besättningen äventyras vid lastning eller lossning.
- f) Förfaranden för reparation av skada på fartyget under lastning och lossning skall fastställas.

⁽¹⁾ EGT C 276, 1.10.2001, s.

⁽²⁾ EGT C 14, 16.1.2001, s. 37. Regionkommittén rådfrågades men den beslutade att inte lämna något yttrande.

⁽³⁾ EGT C 180 E, 26.6.2001, s. 273.

I enlighet med det som beskrivs ovan gjorde rådet följande omarbetningar av kommissionens förslag:

- Rådet förtydligade direktivets räckvidd genom att undanta terminaler som sällan tar emot bulkfartyg och när lastning och lossning utförs uteslutande med det berörda bulkfartygets egna utrustning. Det framhölls emellertid att berörda bestämmelser i den internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) under alla förhållanden måste iakttas (artikel 2).
- Terminalerna fick möjlighet att få sitt kvalitetssäkringssystem certifierat även till standarder som överensstämmer med de ISO-standarder det hänvisas till. Med tanke på den tid som krävs för certifieringen och det begränsade antalet organisationer med behörighet att utfärda certifikat ansågs det dessutom rimligt att föreskriva om en övergångsperiod för terminalerna för att skaffa certifikatet samt möjligheten för nya terminaler att börja verksamheten i avvaktan på att certifieringen skall avslutas (artiklarna 5 och 6).

Andra mindre ändringar gjordes i kommissionens förslag:

- Direktivets titel ändrades så att ordet "harmoniserade" uttryckligen gäller både krav och förfaranden.
- Punkt 4 lades till artikel 10 för att klargöra att bestämmelserna i denna artikel om reparationer av fartyg inte påverkar hamnstatskontrollmyndighetens behörighet och dess organs möjlighet att vid brister på fartygen ingripa i enlighet med direktiv 95/21/EG.
- För att undvika en överdriven administrativ belastning ökade rådet rapporteringsintervallet från två till tre år för medlemsstaternas rapporter om kontroll av att direktivet följs (artikel 11.2).
- Utkastet om kommittéförfarande anpassades till etablerad praxis (artiklarna 12 och 13)⁽¹⁾.
- Punkt 3 i bilaga II i kommissionens förslag om kalibrering av vägningsutrustningen ströks, eftersom denna fråga ansågs omfattas av befintlig närliggande lagstiftning.
- I bilaga VI lades punkterna 3, 4 och 8 till från BLU-koden, eftersom de ansågs vara relevanta säkerhetsaspekter som skall iakttas av terminalrepresentanten.

III. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

I enlighet med ovannämnda riktlinjer godtog rådet, fullt ut eller väsentligen, tolv av Europaparlamentets femton ändringsförslag. Förutom redaktionella ändringar av ändringsförslagen kan det i detta sammanhang noteras att rådet

- beträffande eventuella affärsintressen för behöriga myndigheter i terminalerna, föredrog att inte utvidga direktivets räckvidd och föregripa medlemsstaternas olika administrativa modeller för förbindelserna mellan terminaler och myndigheter, som inte skall vara beroende av kommersiella intressen, och hänvisade därför till myndigheternas agerande i säkerhetssammanhang (skäl 14),
- beträffande definitionen av terminalrepresentanter, vidgade Europaparlamentets ändringsförslag för att säkerställa att ansvaret är fastställt på ett lämpligt sätt och att ett tillräckligt antal terminalrepresentanter utses (artikel 3.9).

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Se också t.ex. artikel 14 i direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

Rådet gjorde avsteg från Europaparlamentets yttrande beträffande tre ändringsförslag:

- Med tillämpning av subsidiaritetsprincipen och i enlighet med etablerad praxis i gemenskapens havslagstiftning, höll rådet fast vid kommissionens förslag till definition av "behörig myndighet" och överlät åt medlemsstaterna att, i enlighet med egna interna administrativa förfaranden, utse den myndighet som skall ansvara för direktivets tillämpning (artikel 3.14). Med samma motivering kunde rådet inte godta den föreslagna hänvisningen i skäl 14 till en särskild myndighet, hamnstatskontrollmyndigheten.
 - För att undvika en onödig administrativ belastning ansåg rådet inte att det är motiverat att begära att alla skador på fartyget skall rapporteras till klassificeringssällskapet, denna rapportering bör begränsas till allvarigare skador enligt artikel 10.2 (artikel 10.1).
 - I enlighet med kommissionens yttrande kunde rådet inte godta att övervakning av svetsarbete ombord på fartyget undantas från terminalrepresentantens förpliktelser, eftersom detta kan försämra hans möjlighet att säkerställa säkerheten vid lastning och lossning. Det ansågs att direktivets formulering inte skadar befälhavarens auktoritet vad gäller all verksamhet ombord, utan snarare bidrar till säkerheten genom att till exempel tvinga terminalrepresentanten att stoppa lastning eller lossning om svetsarbete pågår ombord (bilaga VI punkt 11).
-

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 29/2001**antagen av rådet den 28 juni 2001****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/.../EG av den ... om ändring för tjugonde gången av rådets direktiv 76/769/EEG om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (klorparaffiner med kort kolkedja)**

(2001/C 301/04)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
rande⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) De begränsningar avseende användning av klorparaffiner med kort kolkedja (SCCP) som redan antagits eller som planeras av vissa medlemsstater till följd av Parcombeslut 95/1 (konventionen om förhindrande av havsförorening från landbaserade källor) påverkar direkt fullbordandet av den inre marknaden och dess funktion. Det är därför nödvändigt att tillnärma medlemsstaternas lagar på detta område, och följaktligen att ändra bilaga I till direktiv 76/769/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat⁽⁴⁾.
- (2) SCCP klassificeras som miljöfarligt, eftersom det är mycket giftigt för akvatiska organismer och kan förorsaka långsiktiga skador på vattenmiljön.

- (3) Kommissionen har antagit en rekommendation inom ramen för rådets förordning (EEG) nr 793/93 av den 23 mars 1993 om bedömning och kontroll av risker med existerande ämnen⁽⁵⁾ i vilken det rekommenderas att konkreta åtgärder vidtas för att begränsa användningen av SCCP, främst i vätskor för metallbearbetning och läderbehandlingsprodukter, i syfte att skydda vattenmiljön.

- (4) Samtliga återstående användningsområden för SCCP kommer att ses över i ljuset av nya vetenskapliga rön, särskilt när det gäller utsläpp från föremål som innehåller SCCP.

- (5) Den 27 november 1998 avgav Vetenskapliga kommittén för toxicitet, ekotoxicitet och miljö sitt yttrande om de risker med SCCP som identifierats i rekommendationen.

- (6) Detta direktiv påverkar inte gemenskapslagstiftningen om skydd av arbetstagares säkerhet och hälsa, i synnerhet inte bestämmelserna i rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet⁽⁶⁾ och rådets direktiv 98/24/EG av den 7 april 1998 om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet mot risker som har samband med kemiska agenser i arbetet (fjortonde särdirektivet enligt artikel 16.1 i direktiv 89/391/EEG)⁽⁷⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁽¹⁾ EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 138.

⁽²⁾ EGT C 116, 20.4.2001, s. 27.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 1 februari 2001 (EGT C 267, 21.9.2001, s. 41), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 juni 2001 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 201. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/77/EG (EGT L 207, 6.8.1999, s. 18).

⁽⁵⁾ EGT L 84, 5.4.1993, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽⁷⁾ EGT L 131, 5.5.1998, s. 11.

Artikel 1

Följande punkt skall läggas till i bilaga I till direktiv 76/769/EEG:

<p>"42. Alkaner, C₁₀-C₁₃, Klorerade (klorparaffiner med kort kolkedja)</p>	<p>1. Får ej släppas ut på marknaden för användning som ämne eller som ingrediens i andra ämnen eller beredningar i koncentrationer högre än 1 %:</p> <ul style="list-style-type: none"> — för metallbearbetning, — för infettning av läder. <p>2. Samtliga återstående användningsområden för SCCP skall före den 1 januari 2003 ses över av Europeiska kommissionen i samarbete med medlemsstaterna och Ospar-kommissionen i ljuset av relevanta nya vetenskapliga rön om risker för hälsa och miljö genom SCCP.</p> <p>Europaparlamentet skall underrättas om resultatet av denna översyn."</p>
--	--

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ...(*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med ...(**).

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

(*) 12 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(**) 18 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

1. Den 21 juni 2000 förelade kommissionen rådet ett förslag till direktiv om ändring för tjugonde gången av rådets direktiv 76/769/EEG beträffande begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (klorparaffiner med kort kolkedja) som grundar sig på artiklarna 95 och 251 i fördraget.
2. Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 29 november 2000.
3. Europaparlamentet avgav sitt yttrande efter första behandling den 1 februari 2001. Efter Europaparlamentets yttrande lade kommissionen per brev av den 21 maj 2001 fram ett ändrat förslag.
4. Den 28 juni 2001 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i fördraget.

II. SYFTEN

5. Direktivet syftar till att harmonisera skilda nationella lagar beträffande användningen av klorparaffiner med kort kolkedja (SCCP) och att begränsa denna inom två tillämpningsområden, dvs. för metallbearbetning och läderbehandling. En sådan begränsning av användningen av dessa ämnen visar sig nödvändig mot bakgrunden av resultaten av en utvärdering av riskerna med SCCP vilken fastslagit att det finns potentiella risker för miljön.

När det gäller övriga användningsområden för SCCP, dvs. som mjukgörare i färg, beläggningar och tätningsmaterial samt som flamskyddsmedel i gummi, plaster och textilier föreskrivs det dessutom i direktivet att åtgärder för riskreducering skall tas under förnyad prövning före den 1 januari 2003 mot bakgrund av nya vetenskapliga rön och tekniska framsteg.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

6. Den gemensamma ståndpunkten överensstämmer i väldigt hög grad med kommissionens ändrade förslag. Kommissionen har dock godtagit endast ett ändringsförslag samt principen i en del av ett annat av Europaparlamentets fyra ändringsförslag.

Ändringsförslag som godtagits utan ändringar eller med små ändringar

7. Rådet godtog Europaparlamentets ändringsförslag 4 [bilaga I.2 (direktiv 76/769/EEG)] vars syfte är att i direktivet närmare ange att samtliga återstående användningsområden för klorparaffiner med kort kolkedja (SCCP) kommer att tas upp till förnyad prövning i framtiden och att Europaparlamentet skall underrättas om resultatet av denna prövning.
8. Rådet godtog även den första delen i ändringsförslag 3 [bilaga I.1 (direktiv 76/769/EEG)], vars syfte är att täcka SCCP som ämnen eller ingredienser i beredningar, med förtydligandet att det som avses är ämnen eller ingredienser i andra ämnen eller beredningar avses.

Dessutom införde rådet en bestämmelse enligt vilken förbudet mot utsläppande på marknaden av dessa SCCP endast gäller koncentrationer högre än 1 % för de båda nämnda användningsområdena.

Ändringsförslag som inte godtagits

9. Rådet godtog inte den andra delen i Europaparlamentets ändringsförslag 3 [bilaga I.1 (direktiv 76/769/EEG)] och inte heller ändringsförslag 1 [skäl 2, som senare blev nuvarande skäl 1] vars syfte är att utvidga tillämpningsområdet för det förbud som föreslås för användningen av SCCP så att det omfattar SCCP som mjukgörare i färg, beläggningar och tätningsmaterial samt som flamskyddsmedel i gummi, plaster och textilier.
 10. Rådet godtog inte heller Europaparlamentets ändringsförslag 2 (skäl 5, som senare blev nuvarande skäl 4) där kommissionen anmodas att lägga fram förslag om en begränsning av användningen av andra liknande ämnen.
-

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 30/2001**antagen av rådet den 13 juli 2001****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/.../EG av den ... om minskning av de förorenande utsläppen från två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av direktiv 97/24/EG****(Text av betydelse för EES)**

(2001/C 301/05)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
rande⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt Europeiska gemenskapens femte miljöhandlings-
program, som i en övergripande form antogs av rådet i
en resolution från rådet och företrädarna för medlems-
staternas regeringar, församlade i rådet, av den 1 februa-
ri 1993⁽⁴⁾, skall ytterligare insatser göras för att åstad-
komma en avsevärd reduktion av dagens förorenande
utsläpp från motorfordon.
- (2) Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den
17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska
egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon⁽⁵⁾ är
ett särdirektiv enligt det typgodkännandeförfarande som
fastställs i rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992
om typgodkännande av två- och trehjuliga motor-
fordon⁽⁶⁾.
- (3) Enligt artikel 5 i direktiv 97/24/EG skall kommissionen
inom 24 månader från och med den dag då direktivet

antogs förelägga Europaparlamentet och rådet ett förslag
utarbetat på grundval av undersökningar och en utvärde-
ring av de kostnader och fördelar som följer av tillämp-
ningen av skärpta gränsvärden, och som lägger fast en
kommande etapp under vilken åtgärder skall antas
som syftar till att ytterligare skärpa gränsvärdena för
föroreningar för berörda fordon. Åtgärden är begränsad
till motorcyklar, eftersom det redan finns bestämmelser
i direktiv 97/24/EG om en andra etapp med skärpta
gränsvärden för mopeder, vilka skall tillämpas från och
med den 17 juni 2002.

- (4) En enda uppsättning nya gränser för typ I-provning,
vilka skall gälla för alla motorcyklar från 2003, har
fastställts på grundval av en utvärdering av teknisk
genomförbarhet och kostnadseffektivitet, och innebär
för fyrtaktsmotorer en sänkning med 60 % för kolväten
och kolmonoxid och för tvåtaktsmotorer en sänkning
med 70 % för kolväten och 30 % för kolmonoxid. Det
har inte ansetts genomförbart att med avsedd teknik
ytterligare sänka gränserna för kväveoxider för fyrakta-
re. För tvåtaktare kommer direktinsprutning, som kan
ge den största sänkningen av kolmonoxid- och kolväte-
halterna, oundvikligen att leda till att kväveoxidgränsen
måste höjas något, i förhållande till nuvarande gränsvär-
de, så att det motsvarar vad som gäller för fyrtaktare.
Detta anses acceptabelt, eftersom det konstateras i
utsläppsinventeringen att motorcyklarna bara står för en
marginell del av de sammanlagda vägtrafikrelaterade
kväveoxidutsläppen.

- (5) Mot bakgrund av de särskilda karakteristiska egenskaper-
na som gäller för vissa typer av fordon såsom enduromo-
torcyklar och trialmotorcyklar samt deras användning,
och med beaktande av att dessa fordon i mycket låg grad
bidrar till de totala utsläppen på grund av det låga antal
som årligen säljs i Europa, bör ett tillfälligt undantag
beviljas när det gäller de nya gränsvärden som träder i
kraft 2003 för att göra det möjligt för tillverkarna att
införa lämplig teknik.

(1) EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 140.

(2) Yttrandet avgivet den 25 januari 2001 (EGT C 123, 25.4.2001,
s. 22).

(3) Europaparlamentets yttrande av den 14 februari 2001 (EGT
C 276, 1.10.2001, s. ...), rådets gemensamma ståndpunkt av den
13 juli 2001 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej
offentligtgjort i EGT).

(4) EGT C 138, 17.5.1993, s. 1.

(5) EGT L 226, 18.8.1997, s. 1.

(6) EGT L 225, 10.8.1992, s. 72. Direktivet senast ändrat genom
Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/7/EG (EGT L 106,
3.5.2000, s. 1).

- (6) Kontroll och underhåll spelar en viktig roll för att säkerställa att utsläppsnivåerna för nya fordon inte försämras till oacceptabla nivåer vid användning. På samma sätt som för personbilar bör därför typ II-provningen särskilt i fråga om gränsen på 4,5 volymprocent för kolmonoxid ersättas av en mätning och dokumentering av de uppgifter som behövs vid trafikduglighetskontroll.
- (7) Motorerna på tre- och fyrhjulingar har antingen gnisttändning eller kompressionständning. På samma sätt som för personbilar behövs olika gränsvärden för dessa olika kategorier.
- (8) Egenskaperna hos de referensbränslen som används vid utsläppsmätningen bör anpassas efter vad som gäller för personbilar för att referensbränslena skall avspegla specifikationerna för de bränslen som finns på marknaden och som överensstämmer med gemenskapslagstiftningen om bensin- och dieselskvalitet.
- (9) Medlemsstaterna bör få använda sig av skatteincitament för att påskynda utsläppandet på marknaden av fordon som uppfyller gemenskapskraven och främja miljömässigt mer avancerad teknik på grundval av de frivilliga utsläppsvärdena. Incitamenten bör uppfylla vissa krav som syftar till att undvika att den inre marknaden störs. Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas rätt att beakta utsläpp av föroreningar och andra ämnen vid beräkning av vägskatt för två- och trehjulinga fordon.
- (10) En ny testcykel för typgodkännandet bör införas, vilken bör möjliggöra en mer representativ bedömning av utsläpp under förhållanden som ligger närmare vad en motorcykel utsätts för under verklig användning och vilken tar hänsyn till att små och stora motorcyklar körs på olika sätt. Ytterligare utvecklingsarbete pågår, vilket skall utgöra den vetenskapliga grunden för en ny testcykel.
- (11) Det är nödvändigt att fastställa en nästa etapp för utsläppsgränserna med väsentliga sänkningar jämfört med gränsvärdena för 2003. Dessa gränsvärden kan inte fastställas i detalj förrän den befintliga testcykeln har setts över och teknikens tekniska genomförbarhet och dess förmåga att minska utsläppen studerats närmare.
- (12) Om målet för den föreslagna åtgärden, nämligen att minska de förorenande utsläppen från två- och trehjulinga motorfordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (13) Direktiv 97/24/EG bör ändras i enlighet därmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Detta direktiv syftar till att minska de förorenande utsläppen från två- och trehjulinga motorfordon genom att skärpa gränsvärdena för sådana utsläpp.

Artikel 2

1. Från och med den 1 januari 2002 får medlemsstaterna av skäl som hänför sig till de åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar varken

- a) vägra att bevilja EG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i direktiv 92/61/EEG, eller
- b) förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon,

om de åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar överensstämmer med bestämmelserna i direktiv 97/24/EG.

2. Från och med den 1 januari 2003 skall medlemsstaterna av skäl som hänför sig till de åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar vägra att bevilja EG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i direktiv 92/61/EEG för ett fordon, om fordonet inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 97/24/EG.

Vid typ I-provningen skall de gränsvärden användas som anges i rad A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG.

3. Med verkan från och med den 1 juli 2004 skall medlemsstaterna

- a) betrakta intyg om överensstämmelse som i enlighet med direktiv 92/61/EEG åtföljer nya fordon som ogiltiga, och

- b) vägra registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon som inte åtföljs av ett sådant intyg om överensstämmelse i enlighet med direktiv 92/61/EEG,

av skäl som hänför sig till de åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar, om fordonet inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 97/24/EG.

Vid typ I-provningen skall de gränsvärden användas som anges i rad A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG.

4. För tvåhjuliga trialmotorcyklar och enduromotorcyklar skall följande gälla: datumet i punkt 2 skall fastställas till den 1 januari 2004 och datumet i punkt 3 skall fastställas till den 1 juli 2005 i enlighet med direktiv 92/61/EEG.

Trialmotorcyklar är fordon med följande karakteristiska egenskaper:

- Högsta sadelhöjd: 700 mm.
- Lägsta markfrigång: 280 mm.
- Högsta bränsletankskapacitet: 4 l.
- Lägsta allmän utväxling i högsta växelläget (primär utväxling × utväxling × slutlig utväxling): 7,5.

Enduromotorcyklar är fordon med följande karakteristiska egenskaper:

- Högsta sadelhöjd: 900 mm.
- Lägsta markfrigång: 310 mm.
- Lägsta allmän utväxling i högsta växelläget (primär utväxling × utväxling × slutlig utväxling): 6,0.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna får föreskriva skatteincitament endast för fordon som uppfyller bestämmelserna i direktiv 97/24/EG. Skatteincitamenten skall vara förenliga med något av följande villkor:

- De skall gälla alla nya fordon som saluförs i medlemsstaten och som i förväg uppfyller de bindande gränsvärden som anges i rad A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG. De skall upphöra när de gränsvärden för utsläpp som anges i artikel 2.3 blir bindande för nya fordon.
- De skall gälla alla nya fordon som saluförs i medlemsstaten och som uppfyller de frivilliga gränsvärden som anges i rad B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG.

2. Skatteincitament skall för alla fordonstyper som avses i punkt 1 vara lägre än merkostnaden för att skaffa och förse fordonet med de tekniska lösningar som införts för att nå överensstämmelse med de gränsvärden som anges i antingen rad A eller B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG.

3. Kommissionen skall underrättas om planer på att införa eller ändra sådana skatteincitament som avses i punkt 1 i så god tid att den kan yttra sig över dem.

Artikel 4

1. Kommissionen skall överväga ytterligare skärpning av utsläppsnormerna för fordon som omfattas av detta direktiv med beaktande av följande:

- Den tekniska utvecklingen av teknik för utsläppskontroll, och den tekniska och ekonomisk genomförbarheten av tillämpning av sådan teknik för motorcyklar.
- De framsteg som gjorts i utvecklingen av en mer representativ testcykel för motorcyklar för att avhjälpa bristerna i den nuvarande testcykeln, till exempel när det gäller kallstarter och kördynamik.
- Möjligheten att nå en global harmonisering av testcykeln.
- Korrelationen av gränsvärden mellan den nuvarande och den nya testcykeln.
- Det fortsatta arbetet med partikelutsläpp och frågan om partikelutsläpp från motorer med kompressionständning eller gnistständning.
- Det pågående arbetet med hållbarhet och kontroll av överensstämmelse hos fordon i bruk ("produktionsöverensstämmelse").
- Det fortsatta arbetet med kallstarter, system för omborddiagnos (OBD-system) och utsläpp genom avdunstning.
- Det pågående arbetet med ersättningskatalysatorer.
- De ekonomiska följderna för småskaliga tillverkare.

Kommissionen kommer dessutom att utveckla metoder för att mäta de specifika koldioxidutsläppen från två- eller trehjuliga motorfordon.

2. Kommissionen skall senast den 31 december 2002 lägga fram ett förslag för kommittén för anpassning till tekniska framsteg om fastställande av en testmetod för mätning av partikelutsläpp från motorer med kompressionständning eller tvåtaktsmotorer med gnistständning, vilken skall tillämpas på nya typgodkännanden från och med den 1 januari 2004.

3. Kommissionen skall senast den 31 december 2002 lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet, vilket skall omfatta

- a) en ny, specialiserad testcykel för utsläppsmätningarna i typ I-provningen samt bindande gränsvärden för utsläpp från motorcyklar, inbegripet partikelutsläpp från motorer med kompressionständning eller tvåtaktsmotorer med gnisttändning, vilka skall gälla från 2006,
- b) en skyldighet att mäta de specifika koldioxidutsläppen vid typgodkännande,
- c) bestämmelser om hållbarhetskrav,
- d) nya gränsvärden (etapp III) för mopeder, inbegripet partikelutsläpp från tvåtaktsmotorer med gnisttändning, vilka skall gälla från 2006. Bestämmelserna om hållbarhetskrav och skyldigheten att mäta de specifika koldioxidutsläppen vid typgodkännande skall även tillämpas för mopeder.

4. Kommissionen skall lägga fram förslag för Europaparlamentet och rådet, vilka bland annat skall omfatta bestämmelser om kontroll av överensstämmelse hos fordon i bruk och i förekommande fall metod för löpande fordonskontroll, omborddiagnos (OBD) och begränsning av avdunstningsutsläpp.

Artikel 5

Kapitel 5 i direktiv 97/24/EG skall ändras i enlighet med texten i bilagan till det här direktivet.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ... (*). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 7

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 8

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

(*) Tolv månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

BILAGA

ÄNDRINGAR I KAPITEL 5 I DIREKTIV 97/24/EG

1. Bilaga II skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1.4 skall ersättas med följande:

"1.4 *gasformiga föroreningar*: avgasutsläpp av kolmonoxid, kväveoxider angivet som kvävedioxid (NO₂) och kolväten med antagande av förhållandet

— C₁H_{1,85} för bensin, och

— C₁H_{1,86} för diesel."

b) Följande punkter skall läggas till:

"1.5 *manipulationsanordning* (defeat device): en anordning som mäter, känner av eller reagerar på olika driftsvariabler, (t.ex. fordonshastighet, motorns varvtal, växel, temperatur, insugningsundertryck eller andra parametrar) i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller stänga av funktionen hos någon komponent eller funktion i systemet för kontroll av utsläpp, så att systemets effektivitet minskas under förhållanden som förekommer vid normal användning av fordonet, om inte användningen av en sådan anordning i väsentlig grad ingår i det tillämpade provförfarandet för utsläppscertifiering.

1.6 *onormal strategi för att kontrollera utsläppen*: varje strategi eller åtgärd som under normala körförhållanden minskar effektiviteten hos systemet för kontroll av utsläpp till en nivå som ligger under den nivå som förväntas i det tillämpliga utsläppsprovförfarandet."

c) Punkt 2.2.1.1 skall ersättas med följande:

"2.2.1.1 Typ I-provning (mätning av medelvärdena av avgasutsläpp över stadskörcykel).

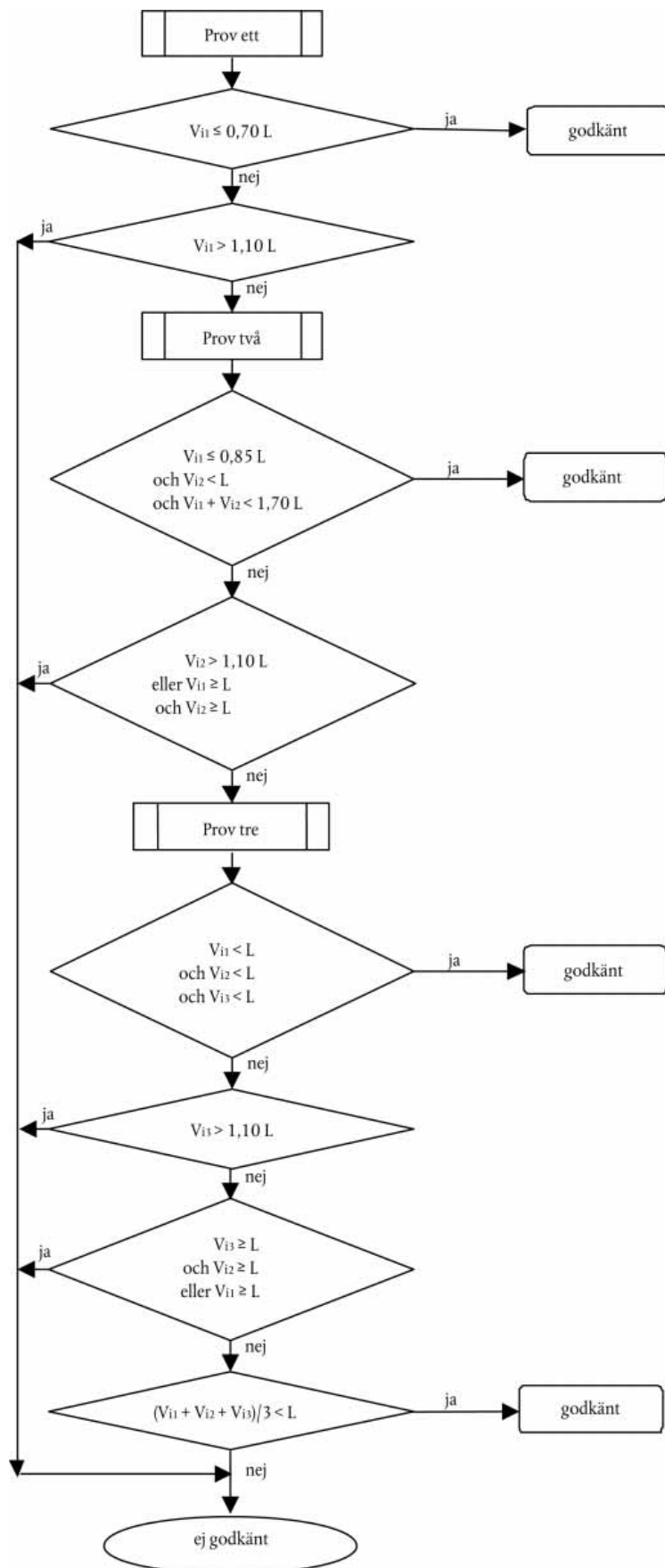
2.2.1.1.1 Provningsen skall utföras enligt det förfarande som beskrivs i tillägg 1. De metoder som används för uppsamling och analys av avgaserna skall vara de föreskrivna.

2.2.1.1.2 Figur I.2.2 visar flödet för typ I-provningsen.

2.2.1.1.3 Fordonet skall placeras på en chassidynamometer utrustad med ett system för körmotstånds- och svängmassesimulering.

Figur I.2.2

Flödesschema för typ I-provningen



- 2.2.1.1.4 Avgaserna skall under provningen spädas ut och ett proportionellt prov samlas upp i en eller flera säckar. Avgaserna skall spädas ut och analyseras och prov skall tas på det sätt som anges nedan och den totala mängden utspädda avgaser mätas.
- 2.2.1.1.5 Om inte annat följer av 2.2.1.1.6, skall provningen upprepas tre gånger. Den uppmätta mängden gasformiga utsläpp i varje prov måste ligga under de gränsvärden som anges i tabellen (rad A):

Kategori	Kolmonoxid (CO)	Kolväten (HC)	Kväveoxider (NO _x)
	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)

Gränsvärden för tvåhjuliga motorcyklar för typgodkännande och tillverkningens överensstämmelse

A (2003)	I (< 150 cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cc)	5,5	1,0	0,3
B ⁽¹⁾	I (< 150 cc) (UDC, kall) ⁽²⁾	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cc) (testcykel enligt direktiv 98/69/EG) ⁽³⁾	2,0	0,3	0,15

Gränsvärden för tre- och fyrhjuliga motorcyklar för typgodkännande och tillverkningens överensstämmelse (gnisttändning)

A (2003)	All	7,0	1,5	0,4
----------	-----	-----	-----	-----

Gränsvärden för tre- och fyrhjuliga motorcyklar för typgodkännande och tillverkningens överensstämmelse (kompressionständning)

A (2003)	All	2,0	1,0	0,65
----------	-----	-----	-----	------

⁽¹⁾ Värdena i rad B är frivilliga och gäller vid tillämpning av artikel 3 i direktiv 2001/.../EG.

⁽²⁾ Testcykel: testcykel enligt det här direktivet utan uppvärmning, starttemperatur 20–30 °C (liknande den enligt direktiv 98/69/EG).

⁽³⁾ Typ I-provning enligt direktiv 98/69/EG.

- 2.2.1.1.5.1 Utan hinder av vad som sägs i 2.2.1.1.5 får dock den uppmätta mängden för varje förorening eller kombination av föroreningar överstiga gränsvärdet med högst 10 %, om det aritmetiska medelvärdet av de tre uppmätta mängderna ligger under det föreskrivna gränsvärdet. Om gränsvärdena överskrids för mer än en förorening är det utan betydelse om detta sker i samma provning eller i olika provningar.
- 2.2.1.1.6 Det antal provningar som föreskrivs i 2.2.1.1.5 skall minskas under de förhållanden som anges nedan, där V₁ är resultatet av den första provningen och V₂ resultatet av den andra provningen för respektive förorening.

- 2.2.1.1.6.1 Endast en provning krävs, om den uppmätta mängden för varje förorening är högst 0,70 L (dvs. $V_1 \leq 0,70$ L).
- 2.2.1.1.6.2 Om villkoret i 2.2.1.1.6.1 inte är uppfyllt, krävs endast två provningar, om följande villkor är uppfyllda för varje förorening: $V_1 \leq 0,85$ L och $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L och $V_2 \leq L$."
- d) Tabellerna I och II i punkt 2.2 skall utgå.
- e) Punkt 2.2.1.2 skall ersättas med följande:
- " 2.2.1.2 Typ II-provning (mätning av kolmonoxid vid tomgång) och utsläppsdata som krävs för trafikduglighetskontroll.
- 2.2.1.2.1 Detta krav gäller alla fordon som drivs med motor med gnisttändning och för vilka det ansöks om ett EG-typgodkännande i enlighet med detta direktiv.
- 2.2.1.2.2 Vid provning enligt tillägg 2 (typ II-provning) vid normalt tomgångsvarvtal:
- Kolmonoxidhalten (volymprocent) i avgasutsläppen skall anges.
 - Motorns varvtal under provningen och eventuella toleranser skall anges.
- 2.2.1.2.3 Vid provning med förhöjd tomgång (dvs. > 2000 varv per minut⁻¹):
- Kolmonoxidhalten (volymprocent) i avgasutsläppen skall anges.
 - Motorns varvtal under provningen och eventuella toleranser skall anges.
- 2.2.1.2.4 Motoroljetemperaturen vid provtillfället skall mätas och anges.
- 2.2.1.2.5 De angivna uppgifterna skall föras in i därför avsedda fält i det dokument som återges i bilaga VII till direktiv 92/61/EEG."
- f) Följande punkt skall läggas till:
- "2.3 Användning av en manipulationsanordning och/eller onormala strategier för kontroll av utsläpp är förbjuden.
- 2.3.1 Anordningar, funktioner, system eller åtgärder för motorkontroll får installeras i ett fordon, förutsatt att
- de träder i funktion endast för sådana syften som skydd av motorn, för kallstarter eller uppvärmning, eller
 - de träder i funktion endast för sådana syften som funktionsskydd eller tillfällig strategi för 'rulla hem'-funktion ('limp-home').

2.3.2 Användning av en anordning, en funktion, ett system eller en åtgärd för motorkontroll som leder till en användning av andra eller modifierade strategier för motorkontroll än de som normalt används vid de tillämpliga utsläppsproven kommer att godkännas, om det vid iakttagande av de krav som ställs i punkt 2.3.3 fullständigt bevisas att åtgärden inte leder till minskad effektivitet hos systemet för kontroll av utsläpp. I alla andra fall kommer en sådan anordning att betraktas som en manipulationsanordning.

2.3.3 Tillverkaren skall tillhandahålla dokumentation om systemets grundläggande konstruktion och de medel med vilka det kontrollerar sina utsläppsvariabler, oavsett om denna kontroll sker direkt eller indirekt.

- a) Den formella dokumentationen, som skall tillställas den tekniska tjänsten samtidigt med ansökan om typgodkännande, skall innehålla en fullständig beskrivning av systemet. Denna dokumentation får vara kortfattad, förutsatt att den ger belägg för att möjliga utvärden har fastställts genom en matris som erhållits vid flera kontroller av enskilda enheters invärden.

Dokumentationen skall också innehålla motiven för användningen av varje anordning, funktion, system eller åtgärd för motorkontroll samt innehålla tilläggsmaterial och testdata för att visa hur varje sådan anordning som har installerats i fordonet inverkar på utsläpp. Dessa upplysningar skall bifogas den dokumentation som krävs i bilaga V.

- b) Ytterligare informationsmaterial som visar de parametrar som modifieras av varje anordning, funktion, system eller åtgärd för motorkontroll och de gränser inom vilka sådana åtgärder fungerar. Den ytterligare informationen skall omfatta en beskrivning av bränslekontrollsystemets logik inklusive tidsstrategier och omkopplingspunkter under alla driftsformer. Dessa upplysningar måste hållas strikt konfidentiella och skall bevaras hos tillverkaren, men skall vara tillgängliga för granskning vid typgodkännandet.”

- g) Punkt 3.1.1 skall ersättas med följande:

”3.1.1 Ett fordon skall tas från tillverkningslinjen och genomgå den provning som anges i punkt 2.2.1.1. Vid produktionskontrollen skall de gränsvärden som anges i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 tillämpas.”

- h) Den tidigare punkten 3.1.1 skall betecknas 3.1.2 och ändras på följande sätt:

— Orden ”de ovannämnda gränserna” skall ersättas med ”de gränser som anges i tabellen i punkt 2.2.1.1.5”.

— Orden ”i tabellen under punkt 2.2.1.1.2” skall ersättas med ”i tabellen i punkt 2.2.1.1.5”.

- i) Punkt 3.1.3 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

”3.1.3 Insugningssystemets täthet kan kontrolleras för att se till att förgasningen inte påverkas av önskat luftintag.”

- j) Den sista meningen i punkt 5.3.1 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

”Som förberedelse skall två fullständiga provserier genomföras innan avgasutsläppen samlas upp.”

k) Punkt 6.1.3 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

"6.1.3 Innan den första förberedande provserien inleds, skall en luftström med varierande hastighet riktas mot motorcykeln eller motortrehjulingen. Två fullständiga provserier skall sedan genomföras under vilka inga avgaser samlas upp. Fläktsystemet skall innehålla en mekanism som styrs av dynamometerbänkens hastighet, så att vid hastigheter från 10 km/h till 50 km/h den linjära lufthastigheten vid fläktens mynning är lika med rullarnas relativa hastighet med en noggrannhet på 10 %. För rullhastigheter under 10 km/h kan lufthastigheten vara noll. Tvärsnittet av fläktanordningen skall ha följande egenskaper:

i) Yta på minst 0,4 m².

ii) Nedre kanten mellan 0,15 och 0,20 m över marknivån.

iii) Avståndet från motorcykelns eller motortrehjulingens framsida mellan 0,3 och 0,45 m."

l) Punkt 6.2.2 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

"6.2.2 Den första testcykeln skall börja när provtagning och mätning av pumpens rotationer börjar."

m) Punkt 7.2.1 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

"7.2.1 Efter två förberedande provserier (första momentet av den första serien) skall de operationer som anges i punkterna 7.2.2–7.2.5 utföras samtidigt."

n) Punkt 7.4 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

"7.4 Analys

7.4.1 De avgasutsläpp som samlats upp i säcken skall analyseras så snart som möjligt, dock senast 20 minuter efter det att provningen avslutats.

7.4.2 Innan ett prov analyseras, skall det intervall av analysutrustningen som skall användas för varje förorening nollställas med en lämplig nollställningsgas.

7.4.3 Analysutrustningen skall därefter justeras efter kalibreringskurvorna med hjälp av en spänngas till en nominell koncentration av 70–100 % av intervallat.

7.4.4 Nollställningen av analysutrustningen skall därefter kontrolleras på nytt. Om mätvärdet avviker mer än 2 % från det intervall som anges i punkt 7.4.2, skall proceduren upprepas.

7.4.5 Provet skall därefter analyseras.

7.4.6 Efter analysen skall noll- och spännpunkterna kontrolleras med hjälp av samma gaser. Om det nya resultatet avviker högst 2 % från det som avses i punkt 7.4.3, anses analysen godtagbar.

7.4.7 Vid varje punkt i detta avsnitt skall de olika gasernas flödesgrad och tryck vara samma som används vid kalibreringen av analysutrustningen.

7.4.8 Koncentrationen av varje förorening i gaserna skall mätas och avläsas när mätutrustningen stabiliserats."

o) Punkt 2.2 i tillägg 2 skall ersättas med följande:

”2.2 Typ II-provningen enligt punkt 2.2.1.2 i bilaga II måste mätas omedelbart efter typ I-provningen med motorn vid normalt tomgångsvarv samt med förhöjd tomgång.”

2. Bilaga IV skall ersättas med följande:

”BILAGA IV

SPECIFIKATIONER FÖR REFERENSBRÄNSLEN (BENSIN)

Det bränsle som anges i avsnitt 1 i bilaga IX till direktiv 70/220/EEG skall användas som referensbränsle.

SPECIFIKATIONER FÖR REFERENSBRÄNSLEN (DIESEL)

Det bränsle som anges i avsnitt 2 i bilaga IX till direktiv 70/220/EEG skall användas som referensbränsle.”

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

1. Den 22 juni 2000 lade kommissionen fram ett förslag⁽¹⁾ grundat på artikel 95 i fördraget.
2. Ekonomiska och sociala kommittén lämnade sitt yttrande⁽²⁾ den 25 januari 2001.
3. Europaparlamentet antog sitt yttrande⁽³⁾ vid första behandlingen den 14 februari 2001.
4. Den 13 juli 2001 antog rådet den gemensamma ståndpunkten i enlighet med artikel 251 i fördraget.

II. SYFTE

5. Förslaget ändrar direktiv 97/24/EG genom att det inför skärpta utsläppsgränser för motorcyklar. För alla nya typer av motorcyklar som släpps ut på den inre marknaden kommer det att bli obligatoriskt att uppfylla de fastställda utsläppsgränserna.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

6. Förslaget har behandlats i rådet under två ordförandeskap och några ändringar har gjorts som emellertid inte ändrar den övergripande inriktningen. Rådet har delvis kunnat införliva några av Europaparlamentets ändringsförslag och samtidigt även godtagit principen i andra ändringsförslag.
7. Rådet har inbegripit *ändringsförslagen 1 och 26* i en något reviderad form. Datumet för "alla typer" av fordon har flyttats fram till den 1 juli 2004. Endurocyklar och trialcyklar beviljas ett tillfälligt undantag avseende de nya utsläppsgränser som träder i kraft 2003.
8. Rådet stöder Europaparlamentets oro när det gäller de småskaliga tillverkarnas behov enligt *ändringsförslag 18*, och har uppmanat kommissionen att beakta de ekonomiska följderna för småskaliga tillverkare när det utarbetar den framtida policyn.
9. Rådet har skärpt de föreslagna gränsvärdena för utsläpp av kolväten (HC) från stora motorcyklar. Detta har gjorts i överensstämmelse med den utveckling som Europaparlamentet förutser i *ändringsförslag 23*.
10. Rådet delar Europaparlamentets oro när det gäller utsläpp av partiklar (*ändringsförslagen 2 och 23*). I stället för att i detta skede fastställa exakta bestämmelser eller gränsvärden har rådet dock uppmanat kommissionen att genomföra ytterligare studier på detta område och att utarbeta en lämplig testmetod vilken skall tillämpas på nya typgodkännanden från och med den 1 januari 2004.

⁽¹⁾ EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 140.

⁽²⁾ EGT C 123, 25.4.2001, s. 22.

⁽³⁾ EGT C 276, 1.10.2001, s.

11. Rådet delar också Europaparlamentets åsikt att system för omborrdiagnos (OBD-system) och kontroll av överensstämmelse för befintliga fordon i bruk (områdeskontroll) bör vara av vikt när det gäller den framtida policyn för utsläppsminskning (*ändringsförslagen 6, 13, 14, 15, 20, 22, 24 och 25*). Rådet anser dock att det är för tidigt att lagstifta om sådana strategier, och att det är att föredra att kommissionen utför ytterligare arbete på detta område innan den lägger fram lämpliga förslag (i enlighet med Europaparlamentets planer i *ändringsförslag 21*).
12. Rådet är enigt med Europaparlamentet om att det behövs bestämmelser för att bekämpa "manipulationsanordning" och förbiledningsarrangemang (*ändringsförslagen 7 och 16*). Det tillvägagångssätt rådet har valt är att lägga till en definition av "manipulationsanordning", ett krav på detaljerade tekniska specifikationer från tillverkarna, och ett förbud mot att använda sådana anordningar.
13. När det gäller koldioxidutsläpp har rådet viss förståelse för Europaparlamentets ståndpunkt i *ändringsförslagen 8 och 17*. Rådet har uppmanat kommissionen att utarbeta en metod för att mäta särskilda koldioxidutsläpp från två- eller trehjuliga motorfordon och att lägga fram ett förslag om skyldighet att mäta sådana utsläpp i samband med typgodkännande.
14. Rådet har fastställt ett datum före vilket det uppmanar kommissionen att lägga fram sitt förslag till ny testcykel för utsläppsmätningarna i typ I-provningen även om rådet föredrar ett något senare datum än det som Europaparlamentet föreslår i *ändringsförslag 19*. Rådet har också fastställt ett datum för när kommissionen skall lägga fram nya förslag, vilket också framgår av *ändringsförslag 20* även om rådet även denna gång har valt ett senare datum.
15. *Ändringsförslagen 3, 5, 10 och 11*

Rådet anser att det är för tidigt att fastställa bindande gränsvärden som skall gälla från och med 2006 eftersom man håller på att förbättra tekniken och utveckla provningsmetoderna. Rådet har samtyckt till förslaget om skatteincitament för fordon som uppfyller strängare frivilliga gränsvärden men har inte kunnat godkänna att sådana gränsvärden blir obligatoriska från och med 2006.

16. *Ändringsförslagen 4, 7, 12 och 21*

Rådet kunde inte godkänna att skatteincitament införs för att främja eftermontering på äldre fordon. Rådet har dock uppmanat kommissionen att övervaka den tekniska utvecklingen när det gäller teknik för utsläppskontroll, inklusive ersättningskatalysatorer.

Övriga ändringar i kommissionens förslag

17. Rådet har ändrat eller förtydligat kommissionens förslag på följande punkter:

— De frivilliga gränsvärdena för kväveoxider (NO_x) har ändrats till 0,15 g/km för alla motorcyklar istället för de gränser på 0,2 och 0,1 g/km som kommissionen föreslog för små respektive stora motorcyklar. Rådet har också preciserat att man i detta sammanhang skall använda testcykel 97/24/EG utan uppvärmning för små motorcyklar och att typ I-provningen i 98/69/EG skall tillämpas på stora motorcyklar (se bilagan, 2.2.1.1.5).

- Rådet har uppmanat kommissionen att i det förslag som skall läggas fram den 31 december 2002 inbegripa bestämmelser om hållbarhetskrav och nya bestämmelser för mopeder, däribland nya gränsvärden för utsläpp av partiklar.

IV. SLUTSATS

18. Rådet anser att det genom att godkänna huvuddelen av kommissionens förslag tillsammans med flera av Europaparlamentets ändringsförslag har uppnått en praktisk lösning som garanterar en hög grad av miljöskydd.
-