

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
	I Mitteilungen	
	Rat	
2001/C 301/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 26/2001 vom 25. Juni 2001, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Vibrationen) (16. Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG)	1
2001/C 301/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 27/2001 vom 25. Juni 2001, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Anreizmaßnahmen zur Beschäftigungsförderung ⁽¹⁾	14
2001/C 301/03	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 28/2001 vom 28. Juni 2001, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen ⁽¹⁾	22
2001/C 301/04	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 29/2001 vom 28. Juni 2001, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur 20. Änderung der Richtlinie 76/769/EWG des Rates hinsichtlich der Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen (kurzkettige Chlorparaffine)	39
2001/C 301/05	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 30/2001 vom 13. Juli 2001, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG ⁽¹⁾	43

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

I

(Mitteilungen)

RAT

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 26/2001

vom Rat festgelegt am 25. Juni 2001

im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Vibrationen) (16. Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG)

(2001/C 301/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 137 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾, vorgelegt nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Vertrag ist vorgesehen, dass der Rat durch Richtlinien Mindestvorschriften erlassen kann, die die Verbesserung insbesondere der Arbeitsumwelt zum besseren Schutz der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer zum Ziel haben. Diese Richtlinien sollten keine verwal-

tungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben, die der Gründung und Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen.

- (2) Die Mitteilung der Kommission über ihr Aktionsprogramm zur Anwendung der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer sieht die Festlegung von Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen vor. Das Europäische Parlament hat im September 1990 eine Entschließung zu diesem Aktionsprogramm⁽⁴⁾ verabschiedet, in der die Kommission insbesondere aufgefordert wurde, eine Einzelrichtlinie für den Bereich der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen sowie sonstige physikalische Einwirkungen am Arbeitsplatz auszuarbeiten.

- (3) Die Einführung von Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer vor den durch Vibrationen verursachten Gefahren wird aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Gesundheit und die Sicherheit der Arbeitnehmer, nämlich insbesondere Muskel- und Skelettschädigungen, neurologische Erkrankungen und Durchblutungsstörungen, als sinnvoller erster Schritt angesehen. Mit diesen Maßnahmen sollen nicht nur die Gesundheit und die Sicherheit jedes einzelnen Arbeitnehmers geschützt, sondern es soll für die gesamte Arbeitnehmerschaft der Gemeinschaft ein Mindestschutz sichergestellt werden, der möglichen Wettbewerbsverzerrungen vorbeugt.

(1) ABl. C 77 vom 18.3.1993, S. 12 und ABl. C 230 vom 19.8.1994, S. 3.

(2) ABl. C 249 vom 13.9.1993, S. 28.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 20. April 1994 (ABl. C 128 vom 9.5.1994, S. 146), bestätigt am 16. September 1999 (ABl. C 54 vom 25.2.2000, S. 75). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 25. Juni 2001 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(4) ABl. C 260 vom 15.10.1990, S. 167.

(4) In dieser Richtlinie werden Mindestvorschriften festgelegt, so dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, unter dem Aspekt des Schutzes der Arbeitnehmer vorteilhaftere Bestimmungen beizubehalten oder zu erlassen, insbesondere die Festlegung niedrigerer Werte für den täglichen Auslösewert oder den täglichen Expositionsgrenzwert für Vibrationen. Die Durchführung dieser Richtlinie kann nicht als Begründung für einen Rückschritt gegenüber der bestehenden Situation in jedem einzelnen Mitgliedstaat herangezogen werden.

(5) Ein System zum Schutz vor Vibrationen muss darauf beschränkt sein, die zu erreichenden Ziele, die einzuhaltenden Grundsätze und die zu verwendenden grundlegenden Werte ohne unnötige Einzelheiten festzulegen, damit die Mitgliedstaaten in die Lage versetzt werden, die Mindestvorschriften in gleichwertiger Weise anzuwenden.

(6) Eine Verringerung der Exposition gegenüber Vibrationen lässt sich am wirkungsvollsten dann erreichen, wenn bereits bei der Planung der Arbeitsplätze und Arbeitsstätten Präventivmaßnahmen ergriffen werden und die Arbeitsmittel sowie die Arbeitsverfahren und -methoden so gewählt werden, dass die Gefahren vorrangig bereits am Entstehungsort verringert werden. Bestimmungen über Arbeitsmittel und Arbeitsmethoden tragen somit zum Schutz der Arbeitnehmer bei, die sie einsetzen.

(7) Die Arbeitgeber müssen sich dem technischen Fortschritt und dem wissenschaftlichen Kenntnisstand auf dem Gebiet der durch die Einwirkung von Vibrationen entstehenden Gefahren anpassen, um den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer zu verbessern.

(8) Im Bereich der Seeschifffahrt und der Luftfahrt ist es nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht möglich, die Expositionsgrenzwerte für Ganzkörper-Vibrationen in allen Fällen einzuhalten; deshalb müssen Möglichkeiten für gebührend begründete Ausnahmen vorgesehen werden.

(9) Da es sich bei der vorliegenden Richtlinie um eine Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit⁽¹⁾ handelt, finden unbeschadet strengerer und/oder spezifischerer Vorschriften der vorliegenden Richtlinie die Bestimmungen der genannten Richtlinie auf den Bereich der Exposition von Arbeitnehmern gegenüber Vibrationen Anwendung.

(10) Die vorliegende Richtlinie leistet einen konkreten Beitrag zur Verwirklichung der sozialen Dimension des Binnenmarktes.

(11) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽²⁾ erlassen werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

ABSCHNITT I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

(1) Mit dieser Richtlinie, der 16. Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG, werden Mindestanforderungen für den Schutz der Arbeitnehmer gegen tatsächliche oder mögliche Gefährdungen ihrer Gesundheit und Sicherheit durch Einwirkung von Vibrationen festgelegt.

(2) Die Anforderungen dieser Richtlinie gelten für Tätigkeiten, bei denen die Arbeitnehmer während ihrer Arbeit einer Gefährdung durch Vibrationen ausgesetzt sind oder ausgesetzt sein können.

(3) Die Richtlinie 89/391/EWG gilt unbeschadet strengerer und/oder spezifischerer Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie in vollem Umfang für den gesamten in Absatz 1 genannten Bereich.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für diese Richtlinie gelten folgende Definitionen:

a) „Hand-Arm-Vibrationen“: Mechanische Schwingungen, die bei Übertragung auf das Hand-Arm-System des Menschen Gefährdungen für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer verursachen, insbesondere Durchblutungsstörungen, Knochen- oder Gelenkschäden, neurologische oder Muskelerkrankungen.

b) „Ganzkörper-Vibrationen“: Mechanische Schwingungen, die bei Übertragung auf den gesamten Körper Gefährdungen für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer verursachen, insbesondere Rückenschmerzen und Schädigungen der Wirbelsäule.

⁽¹⁾ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

*Artikel 3***Expositionsgrenzwerte und Auslösewerte****(1) Für Hand-Arm-Vibrationen**

- a) wird der tägliche Expositionsgrenzwert, normiert auf einen Bezugszeitraum von 8 Stunden, auf 5 m/s^2 festgesetzt;
- b) wird der tägliche Auslösewert, normiert auf einen Bezugszeitraum von 8 Stunden, auf $2,5 \text{ m/s}^2$ festgesetzt.

Die Exposition des Arbeitnehmers gegenüber Hand-Arm-Vibrationen wird nach Teil A Nummer 1 des Anhangs bewertet oder gemessen.

(2) Für Ganzkörper-Vibrationen

- a) wird der tägliche Expositionsgrenzwert, normiert auf einen Bezugszeitraum von 8 Stunden, auf $1,15 \text{ m/s}^2$ oder nach Wahl des Mitgliedstaats auf einen Vibrationsdosiswert (VDV) von $21 \text{ m/s}^{1,75}$ festgesetzt;
- b) wird der tägliche Auslösewert, normiert auf einen Bezugszeitraum von 8 Stunden, auf $0,6 \text{ m/s}^2$ oder nach Wahl des Mitgliedstaats auf einen Vibrationsdosiswert (VDV) von $11 \text{ m/s}^{1,75}$ festgesetzt.

Die Exposition des Arbeitnehmers gegenüber Ganzkörper-Vibrationen wird nach Teil B Nummer 1 des Anhangs bewertet oder gemessen.

ABSCHNITT II**PFLICHTEN DER ARBEITGEBER***Artikel 4***Ermittlung und Bewertung der Risiken**

(1) Im Rahmen seiner Pflichten gemäß Artikel 6 Absatz 3 und Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG nimmt der Arbeitgeber eine Bewertung und erforderlichenfalls eine Messung der Vibrationen, denen die Arbeitnehmer ausgesetzt sind, vor. Die Messung erfolgt je nach Sachverhalt gemäß Teil A Nummer 2 bzw. Teil B Nummer 2 des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.

(2) Das Ausmaß der Exposition gegenüber Vibrationen kann bewertet werden, indem die spezifischen Arbeitsweisen beobachtet werden und einschlägige Angaben — auch des Ausrüstungsherstellers — zu dem wahrscheinlichen Ausmaß

der Vibrationen, die durch die unter den jeweiligen spezifischen Bedingungen verwendete Ausrüstung bzw. Art der Ausrüstung verursacht werden, herangezogen werden. Dieser Vorgang unterscheidet sich vom Messvorgang, für den spezielle Vorrichtungen und eine geeignete Methodik erforderlich sind.

(3) Die Bewertungen und Messungen nach Absatz 1 müssen in angemessenen Abständen sachkundig geplant und durchgeführt werden, wobei hinsichtlich der erforderlichen entsprechend befähigten Dienste oder Personen insbesondere Artikel 7 der Richtlinie 89/391/EWG zu berücksichtigen ist. Die aus den Bewertungen und/oder Messungen des Ausmaßes der Exposition gegenüber Vibrationen resultierenden Daten werden in einer geeigneten Form gespeichert, die eine spätere Einsichtnahme ermöglicht.

(4) Nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 89/391/EWG berücksichtigt der Arbeitgeber bei der Risikobewertung insbesondere Folgendes:

- a) Ausmaß, Art und Dauer der Exposition, einschließlich der Exposition gegenüber intermittierenden Vibrationen und wiederholten Erschütterungen;
- b) die Expositionsgrenzwerte und Auslösewerte gemäß Artikel 3 der vorliegenden Richtlinie;
- c) alle Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit besonders gefährdeter Arbeitnehmer;
- d) alle indirekten Auswirkungen auf die Sicherheit der Arbeitnehmer durch Wechselwirkungen zwischen Vibrationen und dem Arbeitsplatz oder anderen Arbeitsmitteln;
- e) die Angaben des Herstellers der Arbeitsmittel gemäß den einschlägigen Gemeinschaftsrichtlinien;
- f) die Verfügbarkeit alternativer Ausrüstungen, die so ausgelegt sind, dass das Ausmaß der Exposition gegenüber Vibrationen verringert wird;
- g) die Ausdehnung der Exposition gegenüber Ganzkörper-Vibrationen über die Arbeitszeit hinaus unter der Verantwortung des Arbeitgebers;
- h) besondere Arbeitsbedingungen wie z. B. Arbeit bei niedrigen Temperaturen;
- i) einschlägige Informationen auf der Grundlage der Gesundheitsüberwachung einschließlich, im Rahmen des Möglichen, veröffentlichter Informationen.

(5) Der Arbeitgeber muss im Besitz einer Risikobewertung gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie 89/391/EWG sein und ermitteln, welche Maßnahmen gemäß den Artikeln 5 und 6 der vorliegenden Richtlinie zu treffen sind. Die Risikobewertung, die gemäß einzelstaatlichen Vorschriften und Praktiken auf einem geeigneten Datenträger zu dokumentieren ist, kann eine Begründung des Arbeitgebers einschließen, wonach eine detailliertere Risikobewertung aufgrund der Art und des Umfangs der Risiken im Zusammenhang mit Vibrationen nicht erforderlich ist. Die Risikobewertung ist regelmäßig zu aktualisieren, insbesondere wenn bedeutsame Veränderungen eingetreten sind, so dass sie veraltet sein könnte, oder wenn sich eine Aktualisierung aufgrund der Ergebnisse der Gesundheitsüberwachung als erforderlich erweist.

Artikel 5

Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der Exposition

(1) Unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der Verfügbarkeit von Mitteln zur Begrenzung der Gefährdung am Entstehungsort muss die Gefährdung aufgrund der Einwirkung von Vibrationen am Entstehungsort ausgeschlossen oder so weit wie möglich verringert werden.

Die Verringerung dieser Gefährdung stützt sich auf die allgemeinen Grundsätze der Vorbeugung in Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 89/391/EWG.

(2) Auf der Grundlage der Risikobewertung gemäß Artikel 4 muss der Arbeitgeber, falls die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) und Absatz 2 Buchstabe b) festgesetzten Werte überschritten werden, ein Programm mit technischen und/oder organisatorischen Maßnahmen zur Minimierung der Exposition gegenüber Vibrationen sowie der damit verbundenen Risiken ausarbeiten und durchführen; dabei ist insbesondere Folgendes zu berücksichtigen:

- a) Alternative Arbeitsverfahren, welche die Notwendigkeit einer Exposition gegenüber Vibrationen verringern;
- b) die Auswahl geeigneter Arbeitsmittel, die nach ergonomischen Gesichtspunkten ausgelegt sind und unter Berücksichtigung der auszuführenden Arbeit möglichst geringe Vibrationen verursachen;
- c) Bereitstellung von Zusatzausrüstungen, die die Verletzungsgefahren aufgrund von Vibrationen verringern, z. B. Sitze, die Ganzkörper-Vibrationen wirkungsvoll dämpfen;
- d) angemessene Wartungsprogramme für Arbeitsmittel, Arbeitsplatz und Arbeitsplatzsysteme;
- e) Gestaltung und Auslegung der Arbeitsstätten und Arbeitsplätze;
- f) angemessene Information und Schulung, um die Arbeitnehmer in der korrekten und sicheren Handhabung der Arbeitsmittel zu unterweisen, um so ihre Exposition gegenüber Vibrationen zu minimieren;

- g) Begrenzung der Dauer und Intensität der Exposition;
- h) zweckmäßige Arbeitspläne mit ausreichenden Ruhezeiten;
- i) Bereitstellung von Kleidung für gefährdete Arbeitnehmer zum Schutz vor Kälte und Nässe.

(3) Die Exposition der Arbeitnehmer darf den Expositionsgrenzwert in keinem Fall überschreiten.

Wurde der Expositionsgrenzwert trotz der vom Arbeitgeber aufgrund dieser Richtlinie durchgeführten Maßnahmen überschritten, so ergreift der Arbeitgeber unverzüglich Maßnahmen, um die Exposition auf einen Wert unterhalb des Expositionsgrenzwertes zu senken. Er ermittelt, warum der Expositionsgrenzwert überschritten wurde, und passt die Schutz- und Vorbeugemaßnahmen entsprechend an, um ein erneutes Überschreiten des Grenzwertes zu verhindern.

(4) In Anwendung von Artikel 15 der Richtlinie 89/391/EWG passt der Arbeitgeber die Maßnahmen im Sinne des vorliegenden Artikels an die Erfordernisse der besonders gefährdeten Arbeitnehmer an.

Artikel 6

Unterrichtung und Unterweisung der Arbeitnehmer

Unbeschadet der Artikel 10 und 12 der Richtlinie 89/391/EWG stellt der Arbeitgeber sicher, dass die Arbeitnehmer, die einer Gefährdung durch Vibrationen bei der Arbeit ausgesetzt sind, und/oder ihre Vertreter Informationen und eine Unterweisung im Zusammenhang mit dem Ergebnis der Risikobewertung nach Artikel 4 Absatz 1 der vorliegenden Richtlinie erhalten, die sich insbesondere auf Folgendes erstrecken:

- a) Aufgrund dieser Richtlinie ergriffene Maßnahmen zur Beseitigung oder zur Minimierung der Gefährdung durch Vibrationen;
- b) Expositionsgrenzwerte und Auslösewerte;
- c) Ergebnisse der Bewertungen und Messungen der Vibrationen gemäß Artikel 4 der vorliegenden Richtlinie und potentielle Verletzungsgefahren, die von den verwendeten Arbeitsmitteln ausgehen;
- d) Erkennen und Melden der Anzeichen von Schädigungen (Zweckmäßigkeit und Vorgehensweise);
- e) Voraussetzungen, unter denen die Arbeitnehmer Anspruch auf eine Gesundheitsüberwachung haben;
- f) sichere Arbeitsverfahren zur Minimierung der Exposition gegenüber Vibrationen.

*Artikel 7***Anhörung und Beteiligung der Arbeitnehmer**

Die Anhörung und Beteiligung der Arbeitnehmer und/oder ihrer Vertreter in den von dieser Richtlinie erfassten Fragen erfolgt gemäß Artikel 11 der Richtlinie 89/391/EWG.

ABSCHNITT III

SONSTIGE BESTIMMUNGEN*Artikel 8***Gesundheitsüberwachung**

(1) Unbeschadet des Artikels 14 der Richtlinie 89/391/EWG treffen die Mitgliedstaaten Vorkehrungen, um eine angemessene Überwachung der Gesundheit der Arbeitnehmer im Zusammenhang mit dem Ergebnis der Risikobewertung nach Artikel 4 Absatz 1 der vorliegenden Richtlinie sicherzustellen, wenn dieses Ergebnis eine Gefährdung ihrer Gesundheit erkennen lässt. Diese Vorkehrungen, einschließlich der Anforderungen für die Gesundheitsakten sowie deren Verfügbarkeit, werden entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten eingeführt.

Die Gesundheitsüberwachung, deren Ergebnisse bei der Durchführung von Vorbeugemaßnahmen an einem bestimmten Arbeitsplatz berücksichtigt werden, dient der Vorbeugung und der Frühdiagnose aller durch Vibrationen verursachten Gesundheitsstörungen; diese Überwachung ist angemessen, falls

- die Exposition der Arbeitnehmer gegenüber Vibrationen dergestalt ist, dass ein Zusammenhang zwischen dieser Exposition und einer bestimmaren Krankheit oder die Gesundheit schädigenden Auswirkungen hergestellt werden kann;
- die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Krankheit oder die Auswirkungen unter den besonderen Arbeitsbedingungen des Arbeitnehmers auftreten, und
- es bewährte Verfahren zum Nachweis der Krankheit oder der die Gesundheit schädigenden Auswirkungen gibt.

Arbeitnehmer, die Vibrationen ausgesetzt sind, die die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) und Absatz 2 Buchstabe b) festgesetzten Werte überschreiten, haben auf jeden Fall Anspruch auf eine angemessene Gesundheitsüberwachung.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass für jeden Arbeitnehmer, der der Gesundheitsüberwachung nach Absatz 1 unterliegt, persönliche Gesundheitsakten geführt und auf dem neuesten Stand gehalten werden. Die Gesundheitsakten enthalten eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Gesundheitsüberwachung. Die Akten sind so zu führen, dass eine Einsichtnahme zu einem späteren Zeitpunkt unter Wahrung des Arztgeheimnisses möglich ist.

Der zuständigen Behörde ist auf Verlangen eine Kopie der entsprechenden Akten zu übermitteln. Der einzelne Arbeitnehmer erhält auf Verlangen Einsicht in seine persönlichen Gesundheitsakten.

(3) Ergibt die Gesundheitsüberwachung, dass ein Arbeitnehmer an einer bestimmaren Krankheit leidet oder dass sich bei ihm eine die Gesundheit schädigende Auswirkung zeigt, die nach Auffassung eines Arztes oder eines Arbeitsmediziners das Ergebnis der Einwirkung von Vibrationen bei der Arbeit ist, so gilt Folgendes:

- a) Der Arbeitnehmer wird von dem Arzt oder einer anderen entsprechend qualifizierten Person über die ihn persönlich betreffenden Ergebnisse unterrichtet. Er erhält insbesondere Informationen und Beratung über Gesundheitsüberwachungsmaßnahmen, denen er sich nach Abschluss der Exposition unterziehen sollte.
- b) Der Arbeitgeber
 - überprüft die gemäß Artikel 4 vorgenommene Risikobewertung;
 - überprüft die Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der Gefährdung gemäß Artikel 5;
 - berücksichtigt den Rat des Arbeitsmediziners oder einer anderen entsprechend qualifizierten Person oder der zuständigen Behörde und führt alle für erforderlich gehaltenen Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der Gefährdung gemäß Artikel 5 durch, wozu auch die Möglichkeit zählt, dem Arbeitnehmer eine andere Tätigkeit zuzuweisen, bei der kein Risiko einer weiteren Exposition besteht;
 - trifft Vorkehrungen für eine kontinuierliche Gesundheitsüberwachung und sorgt für eine Überprüfung des Gesundheitszustands aller anderen Arbeitnehmer, die in ähnlicher Weise exponiert waren. In diesen Fällen kann der zuständige Arzt oder Arbeitsmediziner oder die zuständige Behörde vorschlagen, dass exponierte Personen einer ärztlichen Untersuchung unterzogen werden.

*Artikel 9***Übergangszeitraum**

In Bezug auf die Umsetzung der Verpflichtungen des Artikels 5 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten einen Übergangszeitraum von höchstens 6 Jahren, gerechnet ab dem ...(*), in Anspruch nehmen, wenn Arbeitsmittel verwendet werden, die den Arbeitnehmern vor dem ...(**) zur Verfügung gestellt wurden und die unter Berücksichtigung der letzten technischen Fortschritte und/oder der Durchführung organisatorischer Maßnahmen die Einhaltung der Expositionsgrenzwerte nicht gestatten.

(*) 3 Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(**) 6 Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

In Bezug auf Arbeitsmittel, die in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden, können die Mitgliedstaaten diesen Überlassungszeitraum um höchstens 3 weitere Jahre verlängern.

Artikel 10

Ausnahmen

(1) Unter Wahrung der allgemeinen Grundsätze für den Schutz der Sicherheit und Gesundheit von Arbeitnehmern können die Mitgliedstaaten für den Bereich der Seeschifffahrt und der Luftfahrt unter gebührend begründeten Umständen von Artikel 5 Absatz 3 in Bezug auf Ganzkörper-Vibrationen abweichen, wenn es nach dem Stand der Technik und aufgrund der besonderen Merkmale der Arbeitsplätze nicht möglich ist, den Expositionsgrenzwert trotz Durchführung technischer und/oder organisatorischer Maßnahmen einzuhalten.

(2) In den Fällen, in denen ein Arbeitnehmer Vibrationen ausgesetzt ist, die in der Regel unter den in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) und Absatz 2 Buchstabe b) festgesetzten Werten liegen, aber von einem Augenblick zum nächsten erheblich schwanken und gelegentlich den Expositionsgrenzwert überschreiten können, können die Mitgliedstaaten ebenfalls Abweichungen von Artikel 5 Absatz 3 zulassen. Allerdings muss die durchschnittliche Exposition über einen Zeitraum von 40 Stunden hinweg unter dem Expositionsgrenzwert bleiben, und es ist nachzuweisen, dass die Risiken aus dieser Form der Einwirkung, der der Arbeitnehmer ausgesetzt ist, geringer sind als die mit einer Exposition in Höhe des Expositionsgrenzwertes verbundenen Risiken.

(3) Die Ausnahmen im Sinne der Absätze 1 und 2 werden von den Mitgliedstaaten nach der Anhörung der Sozialpartner geregelt, die gemäß den innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten durchgeführt wird. Diese Ausnahmen müssen mit Auflagen verbunden sein, die unter Berücksichtigung der besonderen Umstände gewährleisten, dass die sich daraus ergebenden Risiken auf ein Minimum reduziert werden und dass für die betreffenden Arbeitnehmer eine verstärkte Gesundheitsüberwachung durchgeführt wird. Diese Ausnahmen werden alle vier Jahre überprüft und sie werden aufgehoben, sobald die Umstände, die sie gerechtfertigt haben, nicht mehr gegeben sind.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle vier Jahre eine Übersicht über die Ausnahmen im Sinne der Absätze 1 und 2 unter Angabe der genauen Umstände und Gründe, die sie zur Gewährung dieser Ausnahmen veranlasst haben.

Artikel 11

Technische Änderungen

Rein technische Änderungen des Anhangs werden nach dem Regelungsverfahren des Artikels 12 Absatz 2 vorgenommen, und zwar nach Maßgabe

- a) des Erlasses von Richtlinien zur technischen Harmonisierung und Normung im Bereich von Auslegung, Bau, Herstellung oder Konstruktion von Arbeitsmitteln und/oder Arbeitsstätten;
- b) des technischen Fortschritts, der Entwicklung der geeignetsten harmonisierten europäischen Normen oder Spezifikationen und neuer Erkenntnisse auf dem Gebiet der Vibrationen.

Artikel 12

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von dem in Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie 89/391/EWG genannten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

ABSCHNITT IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 13

Berichte

Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle fünf Jahre Bericht über die praktische Durchführung dieser Richtlinie und geben dabei die Standpunkte der Sozialpartner an.

Ausgehend von diesen Berichten unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Beratenden Ausschuss für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

Artikel 14

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem ...(*) nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(*) 3 Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen oder bereits erlassen haben.

Artikel 15

Dieser Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 16

Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG

A. HAND-ARM-VIBRATIONEN

1. **Bewertung der Exposition**

Die Bewertung des Ausmaßes der Exposition gegenüber Hand-Arm-Vibrationen erfolgt anhand der Berechnung des auf einen Bezugszeitraum von 8 Stunden normierten Tagesexpositionswertes $A(8)$; dieser wird ausgedrückt als die Quadratwurzel aus der Summe der Quadrate (Gesamtwert) der Effektivwerte der frequenzbewerteten Beschleunigung in den drei orthogonalen Richtungen a_{hwx} , a_{hwy} , a_{hwz} gemäß den Kapiteln 4 und 5 sowie Anhang A der Norm ISO 5349-1:2001.

Die Bewertung des Ausmaßes der Exposition kann mittels einer Schätzung anhand der Herstellerangaben zum Ausmaß der von den verwendeten Arbeitsmitteln verursachten Vibrationen und mittels Beobachtung der spezifischen Arbeitsweisen oder durch Messung vorgenommen werden.

2. **Messung**

Im Falle von Messungen gemäß Artikel 4 Absatz 1

- a) können Stichprobenverfahren verwendet werden, wenn sie für die fraglichen Vibrationen, denen der einzelne Arbeitnehmer ausgesetzt ist, repräsentativ sind; die eingesetzten Verfahren und Vorrichtungen müssen hierbei in Einklang mit der Norm ISO 5349-2:2001 den besonderen Merkmalen der zu messenden Vibrationen, den Umweltfaktoren und den technischen Merkmalen des Messgeräts angepasst sein;
- b) an Geräten, die beidhändig gehalten/geführt werden müssen, sind diese an jeder Hand vorzunehmen. Die Exposition wird unter Bezug auf den höheren der beiden Werte ermittelt; der Wert für die andere Hand wird ebenfalls angegeben.

3. **Interferenzen**

Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe d) gilt insbesondere dann, wenn sich Vibrationen auf das korrekte Handhaben von Bedienelementen oder das Ablesen von Anzeigen störend auswirken.

4. **Indirekte Gefährdung**

Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe d) gilt insbesondere dann, wenn sich Vibrationen auf die Stabilität der Strukturen oder die Festigkeit von Verbindungen störend auswirken.

5. **Persönliche Schutzausrüstungen**

Persönliche Schutzausrüstungen gegen Hand-Arm-Vibrationen können Teil des Maßnahmenprogramms gemäß Artikel 5 Absatz 2 sein.

B. GANZKÖRPER-VIBRATIONEN

1. **Bewertung der Exposition**

Die Bewertung des Ausmaßes der Exposition gegenüber Ganzkörper-Vibrationen erfolgt anhand der Berechnung der Tagesexposition $A(8)$; diese wird ausgedrückt als die äquivalente Dauerbeschleunigung für einen Zeitraum von 8 Stunden, berechnet als der höchste Wert der Effektivwerte — oder der höchste Wert der Vibrationsdosiswerte (VDV) — der frequenzbewerteten Beschleunigungen in den drei orthogonalen Richtungen ($1,4 a_{wx}$, $1,4 a_{wy}$, a_{wz} für einen sitzenden oder stehenden Arbeitnehmer) gemäß den Abschnitten 5, 6 und 7 sowie den Anhängen A und B der Norm ISO 2631-1:1997.

Die Bewertung des Ausmaßes der Exposition kann mittels einer Schätzung anhand der Herstellerangaben zum Ausmaß der von den verwendeten Arbeitsmitteln verursachten Vibrationen und mittels Beobachtung der spezifischen Arbeitsweisen oder durch Messung vorgenommen werden.

Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, im Bereich der Seeschifffahrt lediglich Vibrationen mit einer Frequenz von mehr als 1 Hz zu berücksichtigen.

2. **Messung**

Im Falle von Messungen gemäß Artikel 4 Absatz 1 können Stichprobenverfahren verwendet werden, wenn sie für die betreffenden Vibrationen, denen der einzelne Arbeitnehmer ausgesetzt ist, repräsentativ sind. Die eingesetzten Verfahren müssen den besonderen Merkmalen der zu messenden Vibrationen, den Umweltfaktoren und den technischen Merkmalen des Messgeräts angepasst sein.

3. **Interferenzen**

Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe d) gilt insbesondere dann, wenn sich Vibrationen auf das korrekte Handhaben von Bedienungselementen oder das Ablesen von Anzeigen störend auswirken.

4. **Indirekte Gefährdung**

Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe d) gilt insbesondere dann, wenn sich Vibrationen auf die Stabilität der Strukturen oder die Fertigkeit von Verbindungen störend auswirken.

5. **Ausdehnung der Exposition**

Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g) gilt insbesondere dann, wenn die Art der Tätigkeit dazu führt, dass ein Arbeitnehmer vom Arbeitgeber überwachte Ruheräume benutzt; Ganzkörper-Vibrationen müssen in diesen Räumlichkeiten auf ein mit ihrem Zweck und ihren Nutzungsbedingungen zu vereinbarendes Niveau gesenkt werden, Fälle höherer Gewalt ausgenommen.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 8. Februar 1993 auf der Grundlage von Artikel 118a des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen übermittelt.

Mit diesem Vorschlag soll die Richtlinie 89/391/EWG in der Weise ergänzt werden, dass darin erläutert wird, wie einige der Bestimmungen der Richtlinie im speziellen Fall der Exposition gegenüber physikalischen Einwirkungen anzuwenden sind. Er deckt alle Tätigkeiten ab, bei denen Arbeitnehmer aufgrund einer solchen Einwirkung gefährdet sein könnten, mit Ausnahme bestimmter spezifischer Situationen im öffentlichen Dienst oder im Katastrophenschutz.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuss haben am 20. April bzw. am 30. Juni 1993 Stellung genommen.

Die Kommission hat am 8. Juli 1994 einen geänderten Vorschlag vorgelegt.

Nach Inkrafttreten des Vertrags von Amsterdam war die Rechtsgrundlage nicht mehr der frühere Artikel 118a, sondern Artikel 137 Absatz 2, in dem das Mitentscheidungsverfahren gemeinsam mit dem Europäischen Parlament sowie die Anhörung des Ausschusses der Regionen vorgesehen sind.

Der Ausschuss der Regionen hat mit Schreiben vom 13. Januar 2000 erklärt, dass er zu diesem Richtlinienvorschlag nicht Stellung nehmen werde.

Die Besonderheit des ursprünglichen Vorschlags bestand darin, dass in ein und demselben Rechtsakt vier verschiedene Arten von physikalischen Einwirkungen behandelt werden (Lärm, Vibrationen, optische Strahlung sowie elektromagnetische Felder und Wellen), wobei jede einzelne dieser Einwirkungen Gegenstand eines gesonderten Anhangs gewesen wäre.

Der allgemeine Ansatz des Rates, der von der Kommission akzeptiert wurde, bestand jedoch darin, sich in einer ersten Phase aufgrund der technischen Schwierigkeiten bei den anderen Arten der physikalischen Einwirkung ausschließlich auf den Punkt (Vibrationen) zu konzentrieren, über den in absehbarer Zeit eine Einigung erzielt werden könnte, ohne jedoch auf die anderen Aspekte zu verzichten, mit denen der Rat sich weiterhin zu befassen haben wird. Der Rat bekräftigt in dieser Hinsicht in einer Erklärung für das Ratsprotokoll seine Zusage, die Prüfung des Vorschlags der Kommission betreffend die anderen physikalischen Einwirkungen (Lärm, optische Strahlung, elektromagnetische Felder und Wellen) fortzusetzen.

Der Rat hat am 25. Juni 2001 entsprechend dem in Artikel 251 des Vertrags vorgesehenen Verfahren seinen Gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

II. ZWECK

Der Vorschlag für eine Richtlinie dient nach der Aufspaltung durch den Rat dazu, den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch mechanische Vibrationen zu verbessern.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

1. ALLGEMEINES

Gemäß Artikel 137 Absatz 2 des Vertrags kann der Rat „unter Berücksichtigung der in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehenden Bedingungen und technischen Regelungen durch Richtlinien Mindestvorschriften erlassen, die schrittweise anzuwenden sind“.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates entspricht im abgedeckten Bereich den Zielen von Artikel 137 Absatz 2 des Vertrags, da damit bezweckt wird, Mindestvorschriften für den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch die Einwirkung mechanischer Vibrationen einzuführen.

Außerdem entspricht der Standpunkt nach wie vor den von der Kommission vorgeschlagenen und vom Parlament unterstützten Zielen, während gleichzeitig einige Änderungen am geänderten Vorschlag der Kommission vorgesehen werden.

Im Gemeinsamen Standpunkt werden Grenzwerte für die Exposition gegenüber Vibrationen, die sich auf das Hand-Arm-System und auf den gesamten Körper übertragen, festgelegt, die auf keinen Fall überschritten werden dürfen, sowie Expositionsauslösewerte, bei deren Überschreiten bestimmte Vorbeugungsmaßnahmen zur Verringerung der Gefährdung der betreffenden Arbeitnehmer ergriffen werden müssen.

Die im Gemeinsamen Standpunkt festgelegten Vorbeugungsmaßnahmen beruhen in erster Linie auf der Verpflichtung des Arbeitgebers, die Gefährdung festzustellen und eine Risikobewertung durchzuführen, indem verschiedene Methoden zur Bewertung der Stärke der Einwirkung von mechanischen Vibrationen verwendet werden. In diesem Punkt wird im Gemeinsamen Standpunkt auf die ISO-Normen verwiesen.

Der Arbeitgeber ist gehalten, auf der Grundlage der Risikobewertung ein Programm mit technischen und/oder organisatorischen Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der Exposition zu erstellen und durchzuführen, sobald die Expositionsauslösewerte überschritten werden.

Im Gemeinsamen Standpunkt sind ferner detaillierte Maßnahmen zur Unterrichtung und Unterweisung der Arbeitnehmer vorgesehen, die einer Gefährdung durch Vibrationen ausgesetzt sind, sowie eine verstärkte Gesundheitsüberwachung, in deren Rahmen u. a. jeder Arbeitnehmer das Recht hat, ein Exemplar seiner Gesundheitsakten anzufordern.

Insgesamt liegt der Gemeinsame Standpunkt des Rates auf der Linie des Kommissionsvorschlags, auch wenn er sich von letzterem wegen der Aufspaltung des Vorschlags strukturell unterscheidet. Im Standpunkt sind die meisten der Abänderungen übernommen worden, die nach der ersten Lesung im Parlament betreffend diesen Teil des Kommissionsvorschlags vorgelegt worden sind.

Die wichtigsten Unterschiede zum Kommissionsvorschlag betreffen die Erhöhung des Expositionsgrenzwertes und der Expositionsauslösewerte für Ganzkörper-Vibrationen, die Streichung des Schwellenwertes, die Gewährung besonderer Ausnahmen für die Sektoren des See- und Luftverkehrs sowie für die Saisonarbeit und schließlich die Schaffung von Übergangszeiträumen für vorhandene Arbeitsmittel sowie eines zusätzlichen Übergangszeitraums für die Arbeitsmittel, die in der Land- und Forstwirtschaft verwendet werden.

2. ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS IN ERSTER LESUNG

Die Abänderungen, die das Europäische Parlament in erster Lesung in Bezug auf Vibrationen vorgenommen hat, tragen die folgenden Nummern: 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 und 33.

2.1. Vom Rat übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments

Die Abänderungen 1, 4, 5, 8, 9, 16, 17, 18, 19, 28, 30, 31 und 33 wurden vollständig übernommen, wenn nicht wörtlich, so doch sinngemäß, sowohl im geänderten Vorschlag der Kommission wie im Gemeinsamen Standpunkt des Rates.

Der Rat hat ferner die Abänderungen 7, 10, 11, 13 und 20 leicht umformuliert, die bereits im geänderten Vorschlag der Kommission übernommen worden waren, ohne jedoch deren Sinn zu verändern.

Die Abänderungen 21, 27, 29 und 32, die im geänderten Vorschlag übernommen worden waren, sind nicht wörtlich in den gemeinsamen Standpunkt übernommen worden. Der Rat behält jedoch in sachlicher Hinsicht die Bestimmungen des geänderten Kommissionsvorschlags, die diesen Abänderungen entsprechen, bei.

Ferner wurde die Abänderung 12, die nicht in den geänderten Kommissionsvorschlag übernommen worden war, in leicht geänderter Form in den Gemeinsamen Standpunkt des Rates aufgenommen.

Der Rat ist daher der Ansicht, dass er in seinem Gemeinsamen Standpunkt den vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen sowie dem geänderten Kommissionsvorschlag weitgehend gefolgt ist.

2.2. Nicht übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments

Der Rat hielt es nicht für sinnvoll, die Abänderungen 6, 15 und 25 in seinen Gemeinsamen Standpunkt zu übernehmen; die Kommission war in Bezug auf ihren geänderten Vorschlag derselben Ansicht.

Folgende Überlegungen haben den Rat dazu bewogen, diese Abänderungen nicht zu übernehmen:

- Die Schwellenwerte, für die in der Abänderung 6 eine neue Begriffsbestimmung vorgeschlagen wird, wurden gestrichen. Der Rat war der Ansicht, dass diese Streichung den Text stärkt, da sie bewirkt, dass die Bestimmungen der Richtlinie anwendbar bleiben, solange eine Gefährdung besteht.
- Da die Abänderung 15 den Arbeitnehmern eine zu starke Verpflichtung auferlegt, war der Rat der Ansicht, dass die Gesundheitsüberwachung eher als ein Recht statt als eine Pflicht der Arbeitnehmer angesehen werden sollte.
- Die Verpflichtung der Kommission zur Vorlage eines Berichts, die in der Abänderung 25 vorgesehen ist, ist bereits durch die Vorlage des Jahresberichts der Kommission über die Durchführung der Bestimmungen abgedeckt.

2.3. Vom Rat neu eingeführte Bestimmungen

a) *Aufbau der Richtlinie*

Der Rat hielt es für angebracht, den Richtlinienvorschlag über physikalische Einwirkungen in vier Einzelrichtlinien aufzuspalten, die die vier Arten von physikalischen Einwirkungen getrennt behandeln.

Der Rat war vor allem der Ansicht, dass es unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Charakteristika dieser Arten von Einwirkungen schwer vorstellbar ist, diese in einer gemeinsamen Richtlinie zu behandeln, selbst mit vier gesonderten Anhängen. Ferner war er der Auffassung, dass angesichts der realen Gefährdung, die von der Einwirkung von Vibrationen ausgehen kann, einerseits und der Tatsache, dass der Wissensstand über die Auswirkungen insbesondere der optischen Strahlung und der elektromagnetischen Felder und Wellen nicht soweit entwickelt ist, andererseits, die Annahme einer Richtlinie über Vibrationen vorrangig behandelt werden sollte.

Der Rat erkennt jedoch in einer Erklärung für das Ratsprotokoll an, dass, was die anderen physikalischen Einwirkungen anbelangt, der geänderte Vorschlag der Kommission im Rat weiter behandelt wird, und hat sich somit verpflichtet, die Prüfung der anderen Teile fortzusetzen.

b) *Expositionsgrenzwerte und Expositionsauslöswerte für Ganzkörper-Vibrationen*

Der tägliche Expositionsgrenzwert für Ganzkörper-Vibrationen und der Expositionsauslöswert, die im Gemeinsamen Standpunkt festgelegt sind, wurden gegenüber dem geänderten Kommissionsvorschlag angehoben. Diese beiden Werte wurden von $0,7 \text{ m/s}^2$ auf $1,15 \text{ m/s}^2$ bzw. von $0,5 \text{ m/s}^2$ auf $0,6 \text{ m/s}^2$ erhöht.

Der Rat ist der Ansicht, dass die vom Rat gewählten Werte die Forderung, die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer zu schützen, einerseits und die Notwendigkeit, zu vermeiden, dass die Anwendung der Richtlinie übermäßige Belastungen für die Unternehmen, insbesondere für die kleinen und mittleren Unternehmen, mit sich bringt, andererseits ausgewogen berücksichtigen.

c) *Streichung der Schwellenwerte*

Der Rat war der Ansicht, dass diese Streichung den Text stärkt, da sie bewirkt, dass die Bestimmungen der Richtlinie anwendbar bleiben, solange eine Gefährdung besteht.

d) *Übergangszeitraum*

Der Rat hielt es für sinnvoll, einen freiwilligen Übergangszeitraum für die Anwendung der Verpflichtungen in Bezug auf die Einhaltung des Grenzwertes vorzusehen, um eine Anpassung der derzeitigen Arbeitsmittel zu ermöglichen. Was die in der Land- und Forstwirtschaft verwendeten Arbeitsmittel anbelangt, war der Rat der Ansicht, dass der maximale Übergangszeitraum um höchstens drei Jahre verlängert werden könne.

Der Rat war in der Tat der Ansicht, dass die konkrete Anwendung der Richtlinie, insbesondere in den KME, Sensibilisierungsbemühungen und gezielte Informationskampagnen, die Erstellung von Ausbildungsmodulen und die Organisation von Kursen sowie den Erwerb neuer Ausrüstungen und/oder Zubehörteile für einige Sektoren der Industrie erfordern würde.

e) *Ausnahmen für spezifische Sektoren*

Der Rat hat in seinen Gemeinsamen Standpunkt neue Ausnahmen für den Grenzwert für Ganzkörper-Vibrationen in den Sektoren See- und Luftverkehr aufgenommen sowie eine Ausnahme für Sonderfälle, in denen die Exposition in kurzen Zeitabständen erheblich schwankt.

Der Rat war nämlich der Ansicht, dass die Sektoren See- und Luftverkehr eine besondere Behandlung erfordern, und hat für die Genehmigung dieser Ausnahmen sehr strenge Bedingungen festgelegt, was die Verpflichtung einschließt, eine verstärkte Gesundheitsüberwachung der betroffenen Arbeitnehmer zu garantieren.

IV. **SCHLUSSFOLGERUNG**

Der Rat ist der Ansicht, dass der Text des Gemeinsamen Standpunkts den grundlegenden Zielen des geänderten Vorschlags der Kommission insgesamt entspricht. Er ist ferner der Ansicht, dass er die wichtigsten vom Europäischen Parlament durch die vorgeschlagenen Abänderungen angestrebten Ziele berücksichtigt hat.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 27/2001**vom Rat festgelegt am 25. Juni 2001****im Hinblick auf den Erlass des Beschlusses 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über gemeinschaftliche Anreizmaßnahmen zur Beschäftigungsförderung****(Text vom Bedeutung für den EWR)**

(2001/C 301/02)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 129,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 3 des Vertrags umfasst die Tätigkeit der Gemeinschaft die Förderung der Koordinierung der Beschäftigungspolitik der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verstärkung ihrer Wirksamkeit durch die Entwicklung einer koordinierten Beschäftigungsstrategie.
- (2) Auf der Sondertagung des Europäischen Rates über Beschäftigungsfragen am 20. und 21. November 1997 in Luxemburg wurde eine umfassende Strategie für die Beschäftigung eingeführt, die europäische Beschäftigungsstrategie. Diese umfasst die Koordinierung der beschäftigungspolitischen Maßnahmen der Mitgliedstaaten auf der Grundlage vereinbarter beschäftigungspolitischer Leitlinien (Luxemburg-Prozess) und die Fortführung bzw. Weiterentwicklung einer koordinierten makroökonomischen Politik und eines leistungsfähigen Binnenmarkts; dabei geht es darum, die Voraussetzungen für nachhaltiges Wachstum, eine neue Dynamik und ein Klima des Vertrauens zur Neubelebung der

Beschäftigung zu schaffen. Bei dieser Strategie handelt es sich ferner darum, die gesamte Politik der Gemeinschaft, sei es die Vorgabe des politischen Rahmens oder unterstützende Maßnahmen, systematischer für die Beschäftigung zu mobilisieren.

- (3) Der Europäische Rat von Lissabon (23. und 24. März 2000) hat für die Union ein neues strategisches Ziel vereinbart, nämlich, eine wettbewerbsfähige und dynamische wissensbasierte Wirtschaft aufzubauen, die fähig ist, ein dauerhaftes Wirtschaftswachstum mit mehr und besseren Arbeitsplätzen und einem größeren sozialen Zusammenhalt zu erzielen, und damit wieder die Voraussetzungen für Vollbeschäftigung zu schaffen. Zu diesem Zweck hat er ein neues Spektrum von Zielvorgaben und Benchmarks festgelegt und diese in eine neue offene Koordinierungsmethode auf allen Ebenen eingeführt, die mit einer verstärkten Leitungs- und Koordinierungsrolle für den Europäischen Rat einhergeht, um eine kohärentere strategische Lenkung und eine wirksame Beobachtung der Fortschritte sicherzustellen. Darüber hinaus hat er dazu aufgefordert, dass die Halbzeitbewertung des Luxemburg-Prozesses diesem dadurch einen neuen Impuls geben sollte, dass man den beschäftigungspolitischen Leitlinien konkretere Ziele setzt, durch die engere Verknüpfungen mit anderen einschlägigen Politikbereichen geschaffen werden.
- (4) Eine besondere Stärke der europäischen Beschäftigungsstrategie besteht darin, dass die Mitgliedstaaten im Bereich der Beschäftigungspolitik zusammenarbeiten, während es ihnen weiterhin freisteht, Entscheidungen gemäß landeseigenen Besonderheiten zu treffen. Ein weiterer Vorteil ist darin zu sehen, dass sie aus den Erfahrungen anderer Mitgliedstaaten lernen, auch hinsichtlich der Art und Weise, in der sie die Sozialpartner und lokale und regionale Behörden einbeziehen.
- (5) Der Europäische Rat hat verschiedentlich festgelegt, dass vergleichbare und zuverlässige statistische Angaben und Indikatoren im Bereich Beschäftigung und Arbeitsmarkt festgelegt bzw. gesammelt werden sollten.

⁽¹⁾ ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 242.

⁽²⁾ Stellungnahme vom 28. Februar 2001 (ABl. C 139 vom 11.5.2001, S. 30).

⁽³⁾ Stellungnahme vom 13. Dezember 2000 (ABl. C 144 vom 16.5.2001, S. 30).

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Februar 2001 (ABl. C 276 vom 1.10.2001, S. ...), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 25. Juni 2001 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (6) Mit dem Beschluss 2000/98/EG des Rates vom 24. Januar 2000 zur Einsetzung eines Beschäftigungsausschusses⁽¹⁾ wurde die Förderung der Koordinierung der Beschäftigungs- und Arbeitsmarktpolitik der Mitgliedstaaten bezweckt.
- (7) Die Geltungsdauer des Beschlusses 98/171/EG des Rates vom 23. Februar 1998 über Gemeinschaftstätigkeiten in Bezug auf Analyse, Forschung und Zusammenarbeit im Bereich der Beschäftigung und des Arbeitsmarkts⁽²⁾, der derartige Tätigkeiten vorsah, ist am 31. Dezember 2000 abgelaufen.
- (8) Durch diesen Beschluss sollten die auf der Grundlage des Beschlusses 98/171/EG eingeleiteten Tätigkeiten weitergeführt und ausgebaut werden. Die Kommission sollte bei der Durchführung der Tätigkeiten im Rahmen dieses Beschlusses den Ergebnissen des gemäß dem Beschluss 98/171/EG durchgeführten Programms in vollem Umfang Rechnung tragen.
- (9) Die zur Durchführung dieses Beschlusses erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽³⁾ erlassen werden.
- (10) Mit diesem Beschluss wird für die gesamte Laufzeit der Tätigkeiten ein Finanzrahmen festgelegt, der für die Haushaltsbehörde im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der Nummer 33 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 6. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin und die Verbesserung des Haushaltsverfahrens⁽⁴⁾ bildet —

BESCHLIESSEN:

Artikel 1

Festlegung von Gemeinschaftstätigkeiten

Vom 1. Januar 2001 bis 31. Dezember 2005 werden Gemeinschaftstätigkeiten in Bezug auf Analyse, Forschung und Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten im Bereich Beschäftigung und Arbeitsmarkt durchgeführt.

Artikel 2

Grundsätze

- (1) Bei den Tätigkeiten im Sinne dieses Beschlusses handelt es sich um die Tätigkeiten, die unmittelbar mit der Durchführung des Titels VIII des Vertrags in Zusammenhang stehen.

⁽¹⁾ ABl. L 29 vom 4.2.2000, S. 21.

⁽²⁾ ABl. L 63 vom 4.3.1998, S. 26.

⁽³⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽⁴⁾ ABl. C 172 vom 18.6.1999, S. 1.

- (2) Diese Tätigkeiten müssen dazu beitragen, dass das vom Europäischen Rat in Lissabon gesetzte neue strategische Ziel, die Gemeinschaft zur Wiederherstellung der Voraussetzungen für Vollbeschäftigung zu befähigen, erreicht wird.

Artikel 3

Ziele

- (1) Diese Tätigkeiten zielen darauf ab,
- a) im Rahmen des vom Europäischen Rat von Lissabon festgelegten umfassenden Ziels einer Steigerung der Beschäftigungsquote ein koordiniertes Konzept für die Beschäftigungspolitik in der Gemeinschaft zu unterstützen,
 - b) durch die Analyse, Beobachtung und Unterstützung von Maßnahmen, die in den Mitgliedstaaten durchgeführt werden, unter gebührender Berücksichtigung der diesbezüglichen Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten zur Entwicklung der koordinierten Beschäftigungsstrategie beizutragen,
 - c) die europäische Beschäftigungsstrategie mit deutlicher Ausrichtung auf die Zukunft zu entwickeln, zu verfolgen und zu evaluieren,
 - d) die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei Analyse- und Forschungsarbeiten sowie bei der Beobachtung der Arbeitsmarktpolitik zu fördern,
 - e) bewährte Verfahren ausfindig zu machen und den Austausch sowie den Transfer von Informationen und Erfahrungen zu fördern,
 - f) den Ansatz und die Inhalte der europäischen Beschäftigungsstrategie weiter zu entwickeln, darunter Verfahren zur Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern und einschlägigen lokalen und regionalen Behörden, und
 - g) eine aktive und transparente Informationspolitik umzusetzen.
- (2) Die im Rahmen dieser Tätigkeiten durchgeführte Analyse muss so weit wie möglich geschlechtsspezifischen Charakter haben.

Artikel 4

Gemeinschaftsmaßnahmen

- (1) Unter Berücksichtigung der in Artikel 2 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 3 genannten Ziele umfassen die Gemeinschaftsmaßnahmen die folgenden Tätigkeiten:

- a) Analyse und Bewertung von Beschäftigungstrends und politischen Rahmenbedingungen; vorausschauende Analyse in Politikbereichen, die für die Kommission und die Mitgliedstaaten für die Bewertung von strategischen Optionen und Auswirkungen von Gemeinschaftsmaßnahmen von Bedeutung sind; Prognosen und Forschung betreffend neue politische Fragen, die sich aus der Entwicklung der koordinierten Beschäftigungsstrategie ergeben;
- b) Unterstützung der Bemühungen der Mitgliedstaaten für eine kohärente und koordinierte Evaluierung ihrer nationalen Aktionspläne für die Beschäftigung, darunter die Art und Weise, in der die Sozialpartner und einschlägige lokale und regionale Behörden in ihre Umsetzung einbezogen worden sind. Eine spezielle Evaluierungsrunde wird zum Ende des ersten Anwendungszeitraums für die im Rahmen des Luxemburg-Prozesses vereinbarten jährlichen beschäftigungspolitischen Leitlinien abgeschlossen;
- c) eine quantitative und qualitative Evaluierung der Auswirkungen der europäischen Beschäftigungsstrategie insgesamt sowie Untersuchungen der Kohärenz der europäischen Beschäftigungsstrategie mit der allgemeinen Wirtschaftspolitik sowie anderen Politikbereichen;
- d) Zusammenführung und Austausch von Erfahrungen der Mitgliedstaaten einschließlich des Prozesses der gegenseitigen Bewertung, sowohl im Hinblick auf die Säulen der beschäftigungspolitischen Leitlinien als auch auf einzelne Leitlinien, wie sie jährlich für die Mitgliedstaaten festgelegt werden; eine Verstärkung dieses Austauschs wird für die Mitgliedstaaten bei der Weiterführung ihrer beschäftigungspolitischen Maßnahmen anhand der gewonnenen Erkenntnisse hilfreich sein;
- e) Beobachtung der europäischen Beschäftigungsstrategie in den Mitgliedstaaten, insbesondere durch die Europäische Beobachtungsstelle für die Beschäftigung;
- f) die fachliche und wissenschaftliche Arbeit, die als Grundlage für die Entwicklung gemeinsamer quantitativer und qualitativer Indikatoren für die Verbesserung und Vervollständigung der statistischen Angaben und das Benchmarking von Leistungen sowie den Informationsaustausch über bewährte Verfahren erforderlich ist;
- g) Unterstützung der Bemühungen der Ratsvorsitze der Europäischen Union, vorrangige Elemente der europäischen Beschäftigungsstrategie und spezielle Veranstaltungen von großer internationaler Bedeutung oder von allgemeinem Interesse für die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten in den Vordergrund zu rücken.

(2) Im Rahmen der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten werden Bemühungen im Hinblick auf eine durchgängige Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichstellung der Geschlechter, insbesondere in Bezug auf die Chancengleichheit von Männern und Frauen bei der Beschäftigung und auf den Arbeitsmärkten und zur Förderung der Vereinbarkeit von Arbeit und Familie, unternommen.

(3) Bei der Durchführung der in Absatz 1 genannten Maßnahmen berücksichtigt die Kommission die statistischen Angaben, Studien und Projektberichte, die von internationalen Organisationen, wie z. B. der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), bezogen werden können.

Artikel 5

Ergebnisse

Die Ergebnisse der in Artikel 4 genannten Tätigkeiten werden je nach Art der betreffenden Aktivität genutzt oder veröffentlicht; hierzu dienen unter anderem

- a) der Bericht Beschäftigung in Europa und sonstige Veröffentlichungen, Arbeitsdokumente, dem Rat, der Kommission und dem Beschäftigungsausschuss vorzulegende Berichte, einschließlich der Berichte zur Evaluierung des in Luxemburg eingeleiteten Prozesses, auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b) Bezug genommen wird;
- b) nationale Seminare zur Vorbereitung der nationalen Aktionspläne für die Beschäftigung, Seminare zur Beschäftigungspolitik oder die Organisation wichtiger internationaler Veranstaltungen zu prioritären Themen oder zu Themen von allgemeinem Interesse;
- c) Nutzung von Interneteinrichtungen zur Verbreitung der Ergebnisse (Veröffentlichung im Internet, Internet-Chats und -Seminare) und als Instrument zur Förderung von Zusammenarbeit und Informationsaustausch.

Artikel 6

Kohärenz und Komplementarität

Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die im Rahmen dieses Beschlusses durchgeführten Maßnahmen und die übrigen einschlägigen Gemeinschaftsprogramme und -initiativen (wie zum Beispiel das Programm zur sozialen Eingliederung und das Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration) aufeinander abgestimmt sind und sich ergänzen. Die Ergebnisse anderer Gemeinschaftsinitiativen könnten in die Aktionen im Rahmen dieses Beschlusses eingehen und die Ergebnisse der in diesem Beschluss genannten Tätigkeiten könnten als Beiträge zu anderen Gemeinschaftsinitiativen dienen.

Artikel 7

Beteiligung von Drittländern

(1) Die Tätigkeiten, die der Beteiligung der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums, der assoziierten Länder Mittel- und Osteuropas, Zyperns, Maltas und der Türkei sowie der Mittelmeerländer, die Partner der Europäischen Union sind, offen stehen können, werden im Rahmen der Beziehungen der Europäischen Union zu diesen Ländern festgelegt.

(2) Die Kosten der Beteiligung nach Absatz 1 werden entweder von den betreffenden Ländern getragen oder durch Mittel der entsprechenden Linien des Gemeinschaftshaushalts für die Durchführung der Kooperations-, Assoziations- oder Partnerschaftsabkommen mit diesen Ländern gedeckt.

Artikel 8

Durchführungsmaßnahmen

(1) Die zur Durchführung dieses Beschlusses erforderlichen Maßnahmen in Bezug auf die nachstehenden Sachbereiche werden nach dem Verwaltungsverfahren des Artikels 9 Absatz 2 erlassen:

- a) die allgemeinen Leitlinien für die Durchführung der Tätigkeiten;
- b) die jährlichen Haushaltspläne und die Verteilung der Mittel auf die Maßnahmen;
- c) der jährliche Arbeitsplan für die Durchführung der zu den Tätigkeiten gehörenden Aktionen und die Vorschläge der Kommission zu Auswahlkriterien für finanzielle Beihilfen, einschließlich der Kriterien zur Beobachtung und Evaluierung der auf diese Weise unterstützten Tätigkeiten, und das Verfahren zur Verbreitung und Weitergabe der Ergebnisse.

(2) Die zur Durchführung dieses Beschlusses erforderlichen Maßnahmen in Bezug auf alle anderen Sachbereiche werden nach dem Beratungsverfahren des Artikels 9 Absatz 3 erlassen.

Artikel 9

Ausschuss

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 4 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EWG wird auf zwei Monate festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

- (4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 10

Zusammenarbeit mit anderen Ausschüssen

Um die Kohärenz und Komplementarität dieser Tätigkeiten mit anderen in Artikel 6 erwähnten Maßnahmen sicherzustellen,

informiert die Kommission den Ausschuss nach Artikel 9 regelmäßig über andere einschlägige Gemeinschaftsunternehmungen. Gegebenenfalls sorgt die Kommission für eine regelmäßige und strukturierte Zusammenarbeit dieses Ausschusses mit den für andere entsprechende Strategien, Instrumente und Aktionen eingerichteten Ausschüssen.

Artikel 11

Herstellung von Verbindungen

Unbeschadet der Artikel 8, 9 und 10 stellt die Kommission die erforderlichen Verbindungen zum Beschäftigungsausschuss her, um sicherzustellen, dass dieser Ausschuss regelmäßig in angemessener Weise über die Durchführung der in diesem Beschluss genannten Tätigkeiten unterrichtet wird.

Außerdem stellt die Kommission die erforderlichen Verbindungen zu den Sozialpartnern im Rahmen der in diesem Beschluss genannten Tätigkeiten her und nimmt regelmäßig einen Meinungsaustausch mit ihnen vor. Die Kommission stellt den europäischen Sozialpartnern zu diesem Zweck die einschlägigen Informationen zur Verfügung. Die Kommission unterrichtet den Beschäftigungsausschuss und den Ausschuss nach Artikel 9 über die Standpunkte der Sozialpartner.

Artikel 12

Finanzierung

(1) Der Finanzrahmen für die Durchführung der Gemeinschaftstätigkeiten im Sinne dieses Beschlusses wird für den Zeitraum vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2005 auf 50 Millionen EUR festgelegt.

(2) Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde innerhalb der durch die Finanzielle Vorausschau gesetzten Grenzen bewilligt.

Artikel 13

Evaluierung und Berichterstattung

(1) Die Kommission legt Leistungsindikatoren für die Aktionen fest, überwacht die Erreichung der Zwischenergebnisse und führt unabhängige Evaluierungen der Tätigkeiten im dritten Jahr (Halbzeit-Evaluierung) und zu Beginn des letzten Jahres ihrer Laufzeit (Ex-post-Evaluierung) durch. Bei den Evaluierungen werden insbesondere die erreichten Auswirkungen und die Effizienz des Ressourceneinsatzes untersucht und entscheidungsorientierte Empfehlungen für Anpassungen und eine eventuelle Erweiterung der Tätigkeiten ausgesprochen.

(2) Die Kommission macht die Aktionsergebnisse und Evaluierungsberichte öffentlich bekannt.

(3) Unter Berücksichtigung der Evaluierungen kann die Kommission eine Erweiterung der Tätigkeiten vorschlagen.

Artikel 14

(4) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis spätestens 31. Dezember 2003 einen Zwischenbericht und bis spätestens 31. Dezember 2006 einen Abschlussbericht über die Ergebnisse der Tätigkeiten vor. In diesen Berichten macht sie unter anderem Angaben über die Gemeinschaftsfinanzierung im Rahmen der Tätigkeiten und über die Kohärenz und Komplementarität mit anderen einschlägigen Programmen, Aktionen und Initiativen sowie über die einschlägigen Evaluierungsergebnisse.

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Der Präsident

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 24. Juli 2000 auf der Grundlage des Artikels 129 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG-Vertrag) einen Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Anreizmaßnahmen zur Beschäftigungsförderung vorgelegt.
2. Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme gemäß Artikel 251 EG-Vertrag in erster Lesung am 14. Februar 2001 abgegeben.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 28. Februar 2001 abgegeben, der Ausschuss der Regionen am 13. Dezember 2000.

3. Die Kommission hat dem Rat am 28. Februar 2001 einen geänderten Vorschlag für einen Beschluss vorgelegt, der einige Abänderungsvorschläge des Europäischen Parlaments übernimmt.
4. Der Rat hat am 25. Juni 2001 gemäß dem in Artikel 251 EG-Vertrag vorgesehenen Verfahren einen Gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

II. ZIEL

Mit diesem Vorschlag für einen Beschluss soll Artikel 129 EG-Vertrag durchgeführt werden. Ferner sollen damit die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten gefördert und ihre Beschäftigungsmaßnahmen unterstützt werden.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

1. Allgemeine Bemerkungen

Nach Artikel 129 EG-Vertrag kann der Rat „Anreizmaßnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und zur Unterstützung ihrer Beschäftigungsmaßnahmen durch Initiativen beschließen, die darauf abzielen, den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zu entwickeln, vergleichende Analysen und Gutachten bereitzustellen sowie innovative Ansätze zu fördern und Erfahrungen zu bewerten.“

Der Rat hat in seinem Gemeinsamen Standpunkt die von der Kommission vorgeschlagenen und vom Parlament unterstützten Ziele anerkannt, dabei jedoch einige Änderungen am Vorschlag vorgenommen.

Der Gemeinsame Standpunkt entspricht in dem erfassten Bereich den Zielen des Artikels 129 EG-Vertrag insofern, als darin unter Wahrung der diesbezüglichen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten die Maßnahmen festgelegt werden, die auf Gemeinschaftsebene zu ergreifen sind, um die Mitgliedstaaten bei ihren Bemühungen im Hinblick auf die Erreichung des Ziels der Vollbeschäftigung zu unterstützen.

Infolge der strategischen Ziele, die vom Europäischen Rat auf seinen Tagungen in Luxemburg und in Lissabon festgelegt wurden, und aufgrund der den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele eröffneten Möglichkeiten, wie insbesondere die Methode der offenen Koordinierung, erhält die Aufgabe der Unterstützung durch die Gemeinschaft eine neue Dimension. Der Gemeinsame Standpunkt soll an die Stelle des Beschlusses 98/171/EG des Rates vom 23. Februar 1998 treten, dessen Geltungsdauer am 31. Dezember 2000 abgelaufen ist, geht dabei jedoch in seiner Zielsetzung über diesen Beschluss hinaus.

In dem Gemeinsamen Standpunkt werden die Grundsätze festgelegt, an denen sich die Gemeinschaftsinitiativen ausrichten sollen. Einer der einzubeziehenden Grundsätze ist der Grundsatz der Gleichstellung der Geschlechter. Zur Erreichung seiner Ziele setzt der Gemeinsame

me Standpunkt u. a. auf die Einbeziehung der Sozialpartner sowie der regionalen und örtlichen Behörden. Ferner sieht er die Mittel für die Verbreitung der Ergebnisse der Tätigkeiten vor und enthält genaue Regeln für die Bewertung dieser Ergebnisse. Die Tätigkeiten können der Beteiligung von Drittländern, insbesondere der Beitrittsländer, offen stehen.

Zu den in den Gemeinsamen Standpunkt aufgenommenen Änderungen gehören diejenigen, die auf eine größere Klarheit und Einfachheit des Rechtstexts abstellen, jedoch auch solche, mit denen sich — zumindest sinngemäß — eine ganze Reihe von Abänderungsvorschlägen des Parlaments aufnehmen lässt.

2. Vom Europäischen Parlament angenommene Abänderungen

Das Europäische Parlament hat auf seiner Plenartagung vom 14. Februar 2000 17 Abänderungen angenommen. Diese Abänderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Abänderungen betreffend den Luxemburg-Prozess und die Beteiligung der Sozialpartner und der lokalen und regionalen Behörden (Abänderungen 1, 3, 5)
- Abänderungen im Zusammenhang mit Fragen der Gleichstellung der Geschlechter und der Chancengleichheit (Abänderungen 4, 7, 8, 9, 11)
- Abänderungen zur Gewährleistung einer größeren Sensibilisierung der Öffentlichkeit (Abänderungen 3 (2. Teil), 11, 12)
- Abänderungen betreffend die Beteiligung des EP (Abänderungen 2, 15)
- Abänderung betreffend die Evaluierung der europäischen Beschäftigungsstrategie (Abänderung 6)
- Abänderung bezüglich der Pilotprojekte (Abänderung 10)
- Abänderungen zur Präzisierung der Verbindungen zu anderen Gemeinschaftsprogrammen und -initiativen (Abänderungen 13, 14)
- Abänderungen betreffend den Haushalt und die jährlichen Mittel (Abänderungen 16, 17)

2.1. Von der Kommission nicht übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments

Die Kommission hat 5 der Abänderungen des Parlaments, nämlich die Abänderungen 4, 14, 15, 16, 17, nicht in ihren geänderten Vorschlag übernommen.

2.2. Von der Kommission übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments

Die Kommission hat 12 der 17 Abänderungsvorschläge des Parlaments wenn nicht wörtlich, so doch sinngemäß in ihren geänderten Vorschlag übernommen. Hierbei handelt es sich um die Abänderungen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (teilweise), 11, 12 und 13 (teilweise).

3. Wichtigste vom Rat am Kommissionsvorschlag vorgenommene Änderungen

3.1. Vom Rat übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments

Der Rat hat 11 der 12 Abänderungen, die die Kommission ganz oder teilweise in ihren geänderten Vorschlag einbezogen hatte, wenn nicht wörtlich, so doch sinngemäß übernommen. Hierbei handelt es sich um die Abänderungen 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (teilweise), 11, 12 und 13 (teilweise).

Der Rat hat sich also dem geänderten Vorschlag der Kommission weitgehend angeschlossen.

3.2. *Vom Rat nicht übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments*

Der Rat hat es nicht für zweckmäßig erachtet, die Abänderungen 14, 15, 16, 17 in seinen Gemeinsamen Standpunkt zu übernehmen, darin stimmt er mit dem geänderten Vorschlag der Kommission überein. Darüber hinaus hat der Rat die Abänderung 2 nicht akzeptiert, die Abänderung 4 jedoch übernommen.

Hinsichtlich der nicht übernommenen Abänderungen hat sich der Rat auf die folgenden Überlegungen gestützt:

- der Erwägungsgrund, in den die Abänderung 2 aufgenommen werden sollte, wurde gestrichen, da er überflüssig ist, weil die Vorschriften des Vertrags gelten;
- was die Abänderung 14 anbelangt, so fällt die Verwaltung des Programms ebenso wie die Koordinierung des Programms mit anderen Gemeinschaftsinitiativen per definitionem in den Zuständigkeitsbereich der Kommission. Im Übrigen fällt die Ernennung der Mitglieder der verschiedenen genannten Ausschüsse ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten;
- da die interinstitutionellen Beziehungen zum Parlament durch den EG-Vertrag geregelt werden, scheint es unangemessen, den in der Abänderung 15 enthaltenen Vorschlag aufzunehmen;
- was den finanziellen Bezugsrahmen anbelangt (Abänderung 16), so hat der Rat vor allem den Ansatz der Kommission zur Kenntnis genommen, demzufolge bei der Berechnung des vorgeschlagenen Betrags einerseits der tatsächliche Bedarf in diesem Bereich, andererseits jedoch auch die auf Personal und Zeit bezogene Kapazität der beteiligten Akteure zur Tätigkeit der Ausgaben berücksichtigt wurden. Bei dem im Gemeinsamen Standpunkt des Rates festgelegten Betrag wird auch der im Rahmen des vorangegangenen Beschlusses tatsächlich ausgegebene Betrag berücksichtigt, der unterhalb des ursprünglich vorgesehenen Finanzrahmens blieb;
- was die Abänderung 17 anbelangt, so liegt es auf der Hand, dass mit den alljährlich von der Haushaltsbehörde bewilligten Mitteln dem Bedarf an Humanressourcen Rechnung getragen wird.

3.3. *Umstrukturierung des Textes*

Im Hinblick auf größere Textklarheit wurden die vormaligen Artikel 1 und 2 weitgehend umgeschrieben, wobei der neue Artikel 2 die Grundprinzipien zum Ausdruck bringt, die den in Aussicht genommenen Tätigkeiten zugrunde liegen.

IV. FAZIT

Der Rat ist der Ansicht, dass der Text des Gemeinsamen Standpunkts insgesamt gesehen den grundlegenden Zielen des geänderten Kommissionsvorschlags entspricht. Außerdem ist er der Ansicht, dass er den vom Europäischen Parlament mit seinen Abänderungsvorschlägen verfolgten Zielen im Wesentlichen Rechnung getragen hat.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 28/2001**vom Rat festgelegt am 28. Juni 2001****im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2001/C 301/03)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Hinblick auf die hohe Zahl von Schiffsunfällen mit Massengutschiffen und die damit verbundenen Verluste an Menschenleben sollten im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik weitere Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen.
- (2) Untersuchungen der Ursachen von Massengutschiffsunfällen zeigen, dass Fehler beim Laden und Löschen fester Massengüter entweder durch übermäßige Belastung der Schiffsverbandteile oder durch mechanische Beschädigung tragender Elemente in den Laderäumen zu Verlusten von Massengutschiffen beitragen können. Der Schutz der Sicherheit von Massengutschiffen kann durch gezielte Maßnahmen zur Verringerung der Gefahr baulicher Schäden und von Verlusten infolge unsachgemäßer Be- oder Entladung verbessert werden.
- (3) Auf internationaler Ebene hat die Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation („IMO“) in einer Reihe von Entschlüssen Empfehlungen zur Sicherheit von Massengutschiffen abgegeben, in denen die Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen im Allgemeinen und der Lade- und Löschbetrieb im Besonderen angesprochen ist.

- (4) Mit der Entschließung A.862(20) ihrer Versammlung hat die IMO einen Verhaltenscode für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen („BLU-Code“) verabschiedet und die Regierungen der Vertragsstaaten dringend aufgefordert, diesen Code sobald wie möglich umzusetzen und der IMO alle Fälle von Nichteinhaltung anzuzeigen. Mit der gleichen IMO-Entschließung wurden die Regierungen der Vertragsstaaten, in deren Hoheitsgebiet sich Umschlagsanlagen für feste Massengüter befinden, aufgefordert, Rechtsvorschriften einzuführen, die bewirken, dass einige für die Umsetzung dieses Codes notwendige Hauptforderungen durchgesetzt werden können.

- (5) In Anbetracht des weltweiten Charakters des Handels mit Trockenmassengut haben die Auswirkungen des Umschlagbetriebs auf die Sicherheit der Massengutschiffe grenzübergreifende Rückwirkungen. Die Entwicklung von Maßnahmen zur Verhinderung des Verlusts von Massengutschiffen infolge unsachgemäßer Lade- und Löschpraktiken erfolgt daher am besten auf Gemeinschaftsebene, indem harmonisierte Vorschriften und Verfahrensregeln festgelegt werden, um die in der IMO-Entschließung A.862(20) niedergelegten Empfehlungen und den BLU-Code umzusetzen.

- (6) Im Hinblick auf das in Artikel 5 des Vertrags niedergelegte Subsidiaritätsprinzip ist eine Richtlinie das geeignete Rechtsinstrument, da sie den Rahmen für eine einheitliche und zwingende Anwendung der Vorschriften und Verfahrensregeln für die sichere Be- und Entladung von Massengutschiffen schafft, es den einzelnen Mitgliedstaaten aber überlässt zu entscheiden, welche Umsetzungsinstrumente in Anbetracht ihrer internen Systeme am besten geeignet sind. Entsprechend dem Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (7) Die Sicherheit von Massengutschiffen und ihrer Besatzungen lässt sich verbessern durch Einschränkung der Gefahr von Fehlern beim Be- oder Entladen dieser Schiffe an den Trockenmassengut-Umschlagsanlagen. Dies kann erfolgen durch Festlegung harmonisierter Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Schiff und Umschlagsanlage und Einführung von Eignungskriterien für Schiffe und Umschlagsanlagen.

⁽¹⁾ ABl. C 311 E vom 31.10.2000, S. 240.

⁽²⁾ ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 37.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2001 (ABl. C 276 vom 1.10.2001, S. ...). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. Juni 2001 und Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (8) Im Interesse der Erhöhung der Sicherheit von Massengutschiffen und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollten die harmonisierten Verfahrensregeln ebenso wie die Eignungskriterien für alle Massengutschiffe gleich welcher Flagge und für alle Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft gelten, die diese Schiffe normalerweise zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen.
- (9) Massengutschiffe, die Umschlagsanlagen zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, sollten für diesen Zweck geeignet sein. Ebenso sollten auch die Umschlagsanlagen für die Aufnahme und das Be- und Entladen der einkommenden Massengutschiffe geeignet sein. Für diese Zwecke wurden im BLU-Code Eignungskriterien festgelegt.
- (10) Im Interesse einer verbesserten Zusammenarbeit und Kommunikation mit dem Schiffskapitän zu Fragen des Ladens und Löschens fester Massengüter sollten die Umschlagsanlagen einen Vertreter der Umschlagsanlage benennen, der für diese Betriebsabläufe in der Umschlagsanlage verantwortlich ist, und den Kapitänen Informationsbroschüren mit Angaben über die im Hafen und an der Umschlagsanlage geltenden Vorschriften zur Verfügung stellen. Der BLU-Code enthält hierfür entsprechende Bestimmungen.
- (11) Durch Entwicklung, Einführung und laufende Unterhaltung eines Qualitätsmanagementsystems könnten die Umschlagsanlagen sicherstellen, dass die Planung und Realisierung der Zusammenarbeit und Kommunikation ebenso wie die der eigentlichen Lade- und Löscharbeiten in einem harmonisierten, international anerkannten und überprüfbaren Rahmen erfolgt. Dieses Qualitätsmanagementsystem sollte im Hinblick auf seine internationale Anerkennung mit der von der Internationalen Organisation für Normung angenommenen Normenreihe ISO 9 000 vereinbar sein. Damit bei neuen Umschlagsanlagen ausreichend Zeit zur Verfügung steht, um die einschlägige Zertifizierung durchzuführen, muss sichergestellt werden, dass für eine begrenzte Zeit eine vorläufige Betriebsgenehmigung ausgestellt werden kann.
- (12) Um zu gewährleisten, dass die Lade- und Löscharbeiten zur Vermeidung einer möglichen Gefährdung der Sicherheit des Schiffs oder der Mannschaft sorgfältig vorbereitet, vereinbart und durchgeführt werden, sollten die Verantwortlichkeiten des Kapitäns und des Vertreters der Umschlagsanlage festgelegt werden. Die einschlägigen Bestimmungen hierfür finden sich im SOLAS-Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („SOLAS-Übereinkommen von 1974“), in der Entschließung A.862(20) der IMO-Versammlung und im BLU-Code. Für den gleichen Zweck können die Verfahrensregeln für die Vorbereitung, Vereinbarung und Durchführung der Lade- und Löscharbeiten auf diese internationalen Instrumente gestützt werden.
- (13) Die Gemeinschaft hat ein allgemeines Interesse daran, nicht den Normen entsprechende Schiffe davon abzuhalten, ihre Häfen anzulaufen, und daher sollte der Vertreter der Umschlagsanlage offensichtliche Mängel an Bord eines Massengutschiffs, die die Sicherheit des Be- oder Entladens beeinträchtigen könnten, melden.
- (14) Es ist notwendig, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Lade- oder Löscharbeiten verhindern oder anhalten, wenn eindeutige Hinweise vorliegen, dass die Sicherheit von Schiff oder Besatzung durch diese Arbeiten gefährdet werden könnte. Die Behörden sollten im Interesse der Sicherheit auch eingreifen, wenn sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage über die Anwendung dieser Verfahrensregeln nicht einigen können. Die Sicherheitsmaßnahmen der zuständigen Behörden sollten nicht von wirtschaftlichen Interessen der Umschlagsanlagen abhängig sein.
- (15) Es ist notwendig, Verfahrensregeln festzulegen, damit im Verlaufe des Be- oder Entladens eintretende Beschädigungen der Schiffe den geeigneten Stellen wie etwa den zuständigen Klassifikationsgesellschaften gemeldet und nötigenfalls repariert werden. In Fällen, in denen solche Schäden die Sicherheit oder Seetüchtigkeit des Schiffes beeinträchtigen könnten, sollte die Entscheidung über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reparatur von den Hafenstaatskontrollbehörden in Konsultation mit der Verwaltung des Flaggenstaats getroffen werden. In Anbetracht der für diese Entscheidung erforderlichen Sachkenntnis sollten die Behörden das Recht haben, eine anerkannte Organisation zu beauftragen, den Schaden zu besichtigen und sie über die Notwendigkeit von Reparaturen zu beraten.
- (16) Die Durchsetzung dieser Richtlinie sollte durch wirksame Überwachungs- und Überprüfungsverfahren in den Mitgliedstaaten unterstützt werden. Die laufende Berichterstattung über die Ergebnisse dieser Überwachungsmaßnahmen wird wertvolle Informationen über die Wirksamkeit der in dieser Richtlinie niedergelegten harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln liefern.
- (17) In der Entschließung A.797(19) vom 23. November 1995 der IMO-Versammlung über die Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter befördern, wurden die Behörden der Hafenstaaten aufgefordert, zu bestätigen, dass die Umschlagsanlagen für feste Massengüter die Codes und Empfehlungen der IMO zur Zusammenarbeit zwischen Schiff und Landseite einhalten. Die Notifizierung der Verabschiedung dieser Richtlinie an die IMO ist eine angemessene Reaktion auf diese Aufforderung und ein klares Signal an die internationale Schifffahrtswelt, dass die Gemeinschaft entschlossen ist, die auf internationaler Ebene unternommenen Anstrengungen zur Stärkung der Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen aktiv zu unterstützen.

- (18) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ erlassen werden.
- (19) Nach demselben Verfahren sollten gewisse Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie geändert werden können, um sie an internationale und Gemeinschaftsinstrumente anzupassen, die nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie verabschiedet oder geändert werden oder in Kraft treten, und um die in dieser Richtlinie festgelegten Verfahren durchzuführen, ohne jedoch ihren Geltungsbereich auszuweiten.
- (20) Die Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit⁽²⁾ und ihre relevanten Einzelrichtlinien sind auf die Arbeit in Bezug auf das Laden und Entladen von Massengutschiffen anwendbar —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Diese Richtlinie soll dazu dienen, die Sicherheit der Massengutschiffe zu verbessern, die Umschlagsanlagen in den Mitgliedstaaten zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, indem die Gefahren einer übermäßigen Belastung oder mechanischen Beschädigung der Schiffsverbauteile beim Laden oder Löschen gemildert werden durch Festlegung von

1. harmonisierten Vorschriften für die Eignung dieser Schiffe und Umschlagsanlagen und
2. harmonisierten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen diesen Schiffen und Umschlagsanlagen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für

1. alle Massengutschiffe gleich welcher Flagge, die zum Laden oder Löschen fester Massengüter eine Umschlagsanlage anlaufen, und
2. alle Umschlagsanlagen in den Mitgliedstaaten, die von Massengutschiffen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, angelaufen werden.

Unbeschadet der Regel VI/7 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 gilt diese Richtlinie nicht für Anlagen, die lediglich unter außergewöhnlichen Umständen zum Beladen von Massengutschiffen mit Trockenmassengut und Entladen von Trockenmassengut aus Massengutschiffen benutzt werden, und gilt nicht, wenn das Be- und Entladen ausschließlich mittels Einrichtungen des betreffenden Massengutschiffes durchgeführt wird.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Internationale Übereinkommen“: die am ...(*) geltenden Übereinkommen im Sinne der in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 95/21/EG des Rates⁽³⁾ gegebenen Definition;
2. „SOLAS-Übereinkommen von 1974“: das am ...(*) geltende internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See einschließlich der dazu geschlossenen Protokolle und daran vorgenommenen Änderungen;
3. „BLU-Code“: die am ...(*) geltende Fassung des im Anhang der IMO-Entschließung A.862(20) vom 27. November 1997 enthaltenen Verhaltenscodes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen;
4. „Massengutschiff“: ein Massengutschiff gemäß der Definition in Regel IX/1.6 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und deren Interpretation in der Entschließung Nr. 6 der SOLAS-Konferenz von 1997, nämlich:
 - ein Schiff, das als Eindecker mit oberen Seitentanks und Hopper-Seitentanks in Laderäumen gebaut wird und in erster Linie dafür bestimmt ist, Trockenmassengut in loser Schüttung zu befördern, oder
 - ein Erzfrachtschiff, d. h. ein Eindeck-Seeschiff, das über die ganze Länge des Ladebereichs mit zwei Längsschotten und Doppelboden ausgestattet und dazu bestimmt ist, lediglich in den mittleren Laderäumen Erzladungen zu befördern, oder
 - ein kombiniertes Tank-Massengutschiff gemäß der Definition in Regel II-2/3.27 des SOLAS-Übereinkommens von 1974;

(*) Datum der Annahme dieser Richtlinie.

(3) Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/97/EG der Kommission (ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67).

(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(2) ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

5. „Trockenmassengut“ oder „festes Massengut“: festes Massengut gemäß der Definition in Regel XII/1.4 des SOLAS-Übereinkommens von 1974, außer Getreide;
6. „Getreide“: Getreide gemäß der Definition in Regel VI/8.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974;
7. „Umschlagsanlage“: jede ortsfeste, schwimmende oder bewegliche Einrichtung, die für das Beladen von Massengutschiffen mit festen Massengütern oder das Entladen von festen Massengütern aus Massengutschiffen ausgerüstet ist und benutzt wird;
8. „Betreiber der Umschlagsanlage“: den Eigentümer der Umschlagsanlage oder eine Organisation oder Person, der vom Eigentümer die Verantwortlichkeit für das Be- oder Entladen eines bestimmten Massengutschiffes an der Umschlagsanlage übertragen wurde;
9. „Vertreter der Umschlagsanlage“: eine vom Betreiber der Umschlagsanlage bestellte und mit umfassender Verantwortlichkeit und mit Befugnis für die Überwachung der Vorbereitung, der Durchführung und des Abschlusses der von der Umschlagsanlage zur Be- oder Entladung eines bestimmten Massengutschiffes durchgeführten Lade- und Löscharbeiten ausgestattete Person;
10. „Kapitän“: die Person, die ein Massengutschiff befiehlt, oder einen vom Kapitän für die Lade- oder Löscharbeiten benannten Schiffsoffizier;
11. „anerkannte Organisation“: eine gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG des Rates⁽¹⁾ anerkannte Organisation;
12. „Verwaltung des Flaggenstaats“: die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Massengutschiff zu führen berechtigt ist;
13. „Hafenstaatkontrollbehörde“: die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, die ermächtigt ist, die Kontrollbestimmungen der Richtlinie 95/21/EG anzuwenden;
14. „zuständige Behörde“: eine nationale, regionale oder örtliche Behörde in einem Mitgliedstaat, die aufgrund nationaler Rechtsvorschriften ermächtigt ist, die Bestimmungen dieser Richtlinie auszuführen und durchzusetzen;
15. „Angaben über die Ladung“: die in Regel VI/2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschriebenen Informationen über die Ladung;
16. „Lade- oder Löschanplan“: den in Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 erwähnten und nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellenden Plan;

17. „gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheitsprüfliste“: die in Abschnitt 4 des BLU-Code erwähnte und nach dem in Anhang 3 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellende gemeinsame Sicherheitsprüfliste für Schiff und Umschlagsanlage;
18. „Erklärung über die Dichte fester Massengutladungen“: die gemäß der Regel XII/10 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 zu liefernden Informationen über die Dichte des Ladeguts.

Artikel 4

Vorschriften für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass sich die Betreiber der Umschlagsanlagen von der betrieblichen Eignung der Massengutschiffe für das Laden oder Löschen fester Massengutladungen überzeugen, indem sie die Einhaltung der Bestimmungen des Anhangs I kontrollieren.

Artikel 5

Vorschriften für die Eignung von Umschlagsanlagen

Die Mitgliedstaaten überzeugen sich davon, dass die Betreiber von Umschlagsanlagen in Bezug auf die Umschlagsanlagen, für die sie gemäß dieser Richtlinie verantwortlich sind, sicherstellen,

1. dass die Umschlagsanlagen den Bestimmungen des Anhangs II entsprechen;
2. dass ein oder mehrere Vertreter der Umschlagsanlage benannt wird/werden;
3. dass Informationsbroschüren erstellt werden, die neben Angaben über die Anforderungen der Umschlagsanlage und der zuständigen Behörden die im Anhang 1 Absatz 1.2 des BLU-Code aufgeführten Informationen über den Hafen und die Umschlagsanlage enthalten, und dass diese Broschüren den Kapitänen der die Umschlagsanlage zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufenden Massengutschiffe zur Verfügung gestellt werden, und
4. dass ein Qualitätsmanagementsystem entwickelt und eingeführt und auch aufrechterhalten wird. Ein solches Qualitätsmanagementsystem muss nach der ISO-Norm 9001:2000 oder einer entsprechenden Norm, die zumindest alle Aspekte der ISO-Norm 9001:2000 erfüllt, zertifiziert werden; es muss nach der ISO-Norm 10011:1991 oder einer entsprechenden Norm, die alle

⁽¹⁾ Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörde (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20). Richtlinie geändert durch die Richtlinie 97/58/EG der Kommission (ABl. L 274 vom 7.10.1997, S. 8).

Aspekte der ISO-Norm 10011:1991 erfüllt, überprüft werden. Die Richtlinie 98/34/EG⁽¹⁾ muss im Zusammenhang mit der genannten entsprechenden Norm eingehalten werden.

Für die Einrichtung des Qualitätsmanagementsystems wird ein Übergangszeitraum von drei Jahren ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie und für den Erhalt der Zertifizierung des Systems ein weiteres Jahr eingeräumt.

Artikel 6

Befristete Betriebsgenehmigung

Abweichend von den Anforderungen nach Artikel 5 Nummer 4 kann die zuständige Behörde für neue Umschlagsanlagen eine befristete Betriebsgenehmigung mit einer Geltungsdauer von höchstens zwölf Monaten erteilen. Die Umschlagsanlage muss jedoch ihren Plan für die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems nach der ISO-Norm 9001:2000 oder einer entsprechenden Norm gemäß Artikel 5 Nummer 4 darlegen.

Artikel 7

Verantwortlichkeiten der Kapitäne und der Vertreter der Umschlagsanlagen

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass hinsichtlich der Verantwortlichkeiten der Kapitäne und der Vertreter der Umschlagsanlagen die nachstehenden Grundsätze eingehalten und angewendet werden:

1. Verantwortlichkeiten des Kapitäns:

- a) der Kapitän ist zu allen Zeiten verantwortlich für das sichere Be- und Entladen des unter seinem Befehl stehenden Massengutschiffs;
- b) der Kapitän muss der Umschlagsanlage rechtzeitig vor der erwarteten Ankunftszeit des Schiffes an der Umschlagsanlage die in Anhang III aufgeführten Informationen liefern;
- c) vor dem Beginn des Ladens fester Massengüter muss der Kapitän sicherstellen, dass er die in Regel VI/2.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschriebenen Angaben über die Ladung und erforderlichenfalls die Erklärung über die Dichte fester Massengutladungen erhalten hat. Diese Angaben sind in eine Ladungserklärung aufzunehmen, deren Muster in Anhang 5 des BLU-Code wiedergegeben ist;

⁽¹⁾ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37). Richtlinie geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

- d) vor dem Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muss der Kapitän die in Anhang IV aufgeführten Pflichten erfüllen.

2. Verantwortlichkeiten des Vertreters der Umschlagsanlage:

- a) nach Erhalt der ersten Mitteilung des Schiffes über seine voraussichtliche Ankunftszeit muss der Vertreter der Umschlagsanlage dem Kapitän die in Anhang V erwähnten Informationen liefern;
- b) der Vertreter der Umschlagsanlage muss sich davon überzeugen, dass der Kapitän die in der Ladungserklärung enthaltenen Angaben so früh wie möglich erhalten hat;
- c) der Vertreter der Umschlagsanlage muss dem Kapitän und der Hafenstaatskontrollbehörde unverzüglich die von ihm festgestellten offensichtlichen Mängel an Bord eines Massengutschiffs melden, die das sichere Laden oder Löschen fester Massengüter gefährden könnten;
- d) vor dem Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muss der Vertreter der Umschlagsanlage die in Anhang VI aufgeführten Pflichten erfüllen.

Artikel 8

Zusammenarbeit von Massengutschiffen und Umschlagsanlage

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass beim Beladen von Massengutschiffen mit festen Massengütern oder beim Entladen von festen Massengütern aus Massengutschiffen die folgenden Verfahrensregeln eingehalten werden:

1. Vor dem Laden oder Löschen fester Massengüter müssen sich der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage auf einen Lade- oder Löschanplan im Sinne der Regel VI/7.3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 einigen. Dieser Lade- oder Löschanplan ist nach dem in Anhang 2 des BLU-Code wiedergegebenen Muster zu erstellen, hat die IMO-Nummer des betreffenden Massengutschiffes zu enthalten, und der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage haben durch ihre Unterschrift zu bestätigen, dass sie dem Plan zustimmen.

Jede Änderung des Lade- oder Löschanplans, die nach Auffassung einer Partei die Sicherheit des Schiffes oder der Mannschaft beeinträchtigen könnte, ist von beiden Parteien in der Form eines geänderten Plans zu erstellen, anzunehmen und zu vereinbaren.

Der vereinbarte Lade- oder Löschanplan und alle später vereinbarten Änderungen sind vom Schiff und von der Umschlagsanlage sechs Monate lang für die Zwecke einer gegebenenfalls erforderlichen Prüfung durch die zuständigen Behörden aufzubewahren.

2. Vor Beginn des Ladens oder Löschens füllen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage im Einklang mit den Leitlinien des Anhangs 4 des BLU-Code die gemeinsame schiffs- und landseitige Sicherheitsprüfliste gemeinsam aus und unterzeichnen diese.
3. Zwischen dem Schiff und der Umschlagsanlage ist eine wirksame Nachrichtenverbindung zu schaffen und jederzeit aufrechtzuerhalten, die in der Lage ist, den erforderlichen Austausch von Informationen über die Lade- oder Löscharbeiten zu gewährleisten und sicherzustellen, dass eine etwaige Anweisung des Kapitäns oder des Vertreters der Umschlagsanlage, das Laden oder Löschen zu unterbrechen, unverzüglich befolgt wird.
4. Der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage sorgen dafür, dass das Laden oder Löschen in Übereinstimmung mit dem vereinbarten Plan erfolgt. Der Vertreter der Umschlagsanlage ist dafür verantwortlich, dass beim Laden oder Löschen der Massengutladung die im Lade- oder Löschanplan enthaltenen Vorgaben über die Reihenfolge der Laderäume, die Ladungsmengen und die Lade- oder Löscheschwindigkeit eingehalten werden. Ohne vorherige Abstimmung und schriftliche Vereinbarung mit dem Kapitän darf er von dem vereinbarten Lade- oder Löschanplan nicht abweichen.
5. Nach Abschluss der Lade- oder Löscharbeiten bestätigen der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage gemeinsam schriftlich, dass das Laden oder Löschen gemäß dem Lade- oder Löschanplan und den vereinbarten Änderungen erfolgt ist. Wird die Ladung gelöscht, ist in diese gemeinsame Erklärung auch die Feststellung einzuschließen, dass die Laderäume geleert und gemäß den Anforderungen des Kapitäns gereinigt wurden; ferner hat die gemeinsame Erklärung in diesem Fall Angaben über am Schiff entstandene Schäden und gegebenenfalls ausgeführte Reparaturen zu enthalten.

Artikel 9

Die Rolle der zuständigen Behörden

- (1) Unbeschadet der in Regel VI/7.7 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 niedergelegten Rechte und Pflichten des Kapitäns treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre zuständigen Behörden das Laden oder Löschen fester Massengüter verhindern oder anhalten, wenn eindeutige Hinweise vorliegen, dass hierdurch die Sicherheit des Schiffs oder der Besatzung gefährdet würde.
- (2) In Fällen, in denen die zuständige Behörde darüber informiert wird, dass der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage über die Anwendung der in Artikel 8 vorgesehenen Verfahrensregeln keine Einigung erzielt haben, greift die zuständige Behörde ein, wenn dies im Interesse der Sicherheit und/oder des Schutzes der Meeresumwelt geboten ist.

Artikel 10

Reparatur von beim Laden oder Löschen entstandenen Schäden

- (1) Wenn die Schiffsverbandteile oder die Ausrüstungen des Schiffs im Verlaufe der Lade- oder Löscharbeiten beschädigt werden, sind die Schäden vom Vertreter der Umschlagsanlage an den Kapitän zu melden und wenn nötig zu reparieren.
- (2) Ist der Schaden geeignet, die Festigkeit der Schiffsverbandteile oder die Wasserdichtigkeit der Außenhaut oder die Funktionsfähigkeit der wesentlichen mechanisch-technischen Systeme des Schiffs zu beeinträchtigen, sind die Verwaltung des Flaggenstaats oder eine von ihr anerkannte und in ihrem Namen handelnde Organisation sowie die Hafenstaatskontrollbehörde vom Vertreter der Umschlagsanlage und/oder dem Kapitän zu unterrichten. Die Entscheidung, ob die Reparatur unverzüglich zu erfolgen hat oder aufgeschoben werden kann, wird von der Hafenstaatskontrollbehörde unter gebührender Berücksichtigung der Stellungnahme, sofern eine solche vorliegt, der Verwaltung des Flaggenstaats oder der von ihr anerkannten und in ihrem Namen handelnden Organisation und der Stellungnahme des Kapitäns getroffen. Wird eine sofortige Reparatur für erforderlich gehalten, muss sie zur Zufriedenheit des Kapitäns und der zuständigen Behörde ausgeführt werden, bevor das Schiff den Hafen verlässt.
- (3) Für die Zwecke der gemäß Absatz 2 zu treffenden Entscheidung kann die Hafenstaatskontrollbehörde eine anerkannte Organisation beauftragen, den Schaden zu besichtigen und sie über die Notwendigkeit einer sofortigen Reparatur oder deren möglichen Aufschub zu beraten.

- (4) Dieser Artikel lässt die Richtlinie 95/21/EG unberührt.

Artikel 11

Überwachung und Berichterstattung

- (1) Die Mitgliedstaaten überwachen die Umschlagsanlagen regelmäßig auf Einhaltung der in Artikel 5 Nummer 1, Artikel 7 Nummer 2 und Artikel 8 genannten Bestimmungen. Im Zuge der Überwachungsverfahren werden während der Lade- oder Löscharbeiten unangemeldete Besichtigungen durchgeführt.
- Zusätzlich überprüfen die Mitgliedstaaten, ob die Umschlagsanlagen die Anforderungen des Artikels 5 Nummer 4 am Ende der dort genannten Frist erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Ergebnisse dieser Überwachungsmaßnahmen. Dieser Bericht enthält auch eine Bewertung der Wirksamkeit der in dieser Richtlinie aufgestellten harmonisierten Verfahrensregeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Massengutschiffen und Umschlaganlagen. Der Bericht ist spätestens zum 30. April des auf den Berichtszeitraum von drei Kalenderjahren folgenden Jahres vorzulegen.

Artikel 12

Evaluierung

Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Evaluierungsbericht über das Funktionieren des in dieser Richtlinie vorgesehenen Systems auf der Grundlage der in Artikel 11 Absatz 2 vorgesehenen Berichte der Mitgliedstaaten. In diesem Bericht wird ferner bewertet, ob es erforderlich ist, die in Artikel 11 Absatz 2 vorgesehene Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten beizubehalten.

Artikel 13

Mitteilung an die IMO

Der im Namen der Mitgliedstaaten handelnde Vorsitz des Rates und die Kommission unterrichten die IMO gemeinsam von dem Erlass dieser Richtlinie unter Bezugnahme auf Absatz 1.7 des Anhangs zu der IMO-Entschließung A.797(19).

Artikel 14

Regelungsausschuss

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss, nachstehend „Ausschuss“ genannt, unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(1) Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche und umweltschädliche Güter befördern (ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG der Kommission (ABl. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).

Artikel 15

Änderungsverfahren

(1) Die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 Nummern 1 bis 6 und Nummern 15 bis 18, die Bezugnahmen auf internationale Übereinkommen und Codes, auf IMO-Entscheidungen und -Rundschreiben und auf ISO-Normen sowie die Verweise auf Gemeinschaftsinstrumente und die Anhänge können gemäß dem Verfahren des Artikels 14 Absatz 2 geändert werden, um sie an internationale oder gemeinschaftsrechtliche Instrumente anzupassen, die nach Erlass dieser Richtlinie angenommen oder geändert worden sind oder in Kraft getreten sind, soweit damit der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

(2) Das Verfahren des Artikels 14 Absatz 2 gilt für Änderungen des Artikels 8 und der Anhänge zur Durchführung der in dieser Richtlinie festgelegten Verfahrensregeln sowie für die Änderung und Aufhebung der Pflicht zur Berichterstattung nach Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 12, soweit diese Bestimmungen keine Ausweitung des Geltungsbereichs dieser Richtlinie bewirken.

Artikel 16

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 17

Umsetzung und Anwendung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem ...(*) die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem ...(**) an.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(*) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(**) Erster Tag des 25. Monats nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 18

Inkrafttreten

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

Artikel 19

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

KRITERIEN FÜR DIE BETRIEBLICHE EIGNUNG VON MASSENGUTSCHIFFEN FÜR DAS LADEN UND LÖSCHEN FESTER MASSENGUTLADUNGEN

(nach Artikel 4)

Massengutschiffe, die Umschlagsanlagen in den Mitgliedstaaten zum Laden oder Löschen fester Massengüter anlaufen, sind auf die Erfüllung der folgenden Kriterien zu prüfen:

1. Sie müssen Laderäume und Ladeluken genügender Abmessungen besitzen, die so gestaltet sind, dass das Laden, Stauen, Trimmen und Löschen fester Massengüter in zufriedenstellender Weise erfolgen kann;
2. ihre Ladeluken müssen Kennnummern tragen, die mit denen übereinstimmen, die im Lade- oder Löschanplan verwendet werden. Diese Kennnummern müssen nach Anbringungsort, Schriftgröße und Farbe so ausgeführt sein, dass sie für den Führer des Lade- oder Löschanapparats der Umschlagsanlage klar sichtbar und erkennbar sind;
3. ihre Ladeluken, Lukenbedienungssysteme und Sicherheitsvorrichtungen müssen in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein und dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie vorgesehen sind;
4. sofern eine Krängungsanzeige vorhanden ist, muss sie vor dem Laden oder Löschen auf einwandfreie Funktion überprüft werden;
5. wenn vorgeschrieben ist, an Bord einen zugelassenen Beladungsrechner mitzuführen, muss dieser zertifiziert und in der Lage sein, während des Ladens oder Löschan Spannungsrechnungen durchzuführen;
6. die Hauptantriebs- und Hilfsmaschinenanlage muss in einwandfreiem Betriebszustand sein;
7. die Ausrüstung an Deck für das Anlegen und Festmachen muss in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein.

ANHANG II

KRITERIEN FÜR DIE EIGNUNG VON UMSCHLAGSANLAGEN FÜR DAS LADEN UND LÖSCHEN FESTER MASSENGÜTER

(nach Artikel 5 Nummer 1)

1. Die Umschlagsanlagen nehmen nur solche Massengutschiffe zum Laden oder Löschen fester Massengüter an ihrer Umschlagsanlage an, die an den Lade- und Löscheinrichtungen der Anlage sicher anlegen können, wobei neben der Wassertiefe am Liegeplatz und der maximal zulässigen Schiffsgröße unter anderem die Festmachereinrichtungen, die Befederung, die sichere Zufahrt und alle möglichen Behinderungen des Lade- oder Löschvorgangs zu berücksichtigen sind.
 2. Das Lade- und Löschgerät der Umschlagsanlage muss vorschriftgemäß zertifiziert und einwandfrei gewartet sein; es muss den einschlägigen Vorschriften und Normen entsprechen und darf nur von Personal bedient werden, das ausreichend befähigt ist und gegebenenfalls die vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt.
 3. Die an den Umschlagsanlagen Beschäftigten müssen entsprechend ihren jeweiligen individuellen Aufgaben in allen Aspekten des sicheren Be- und Entladens von Massengutschiffen ausgebildet sein. Diese Ausbildung muss darauf gerichtet sein, die betroffenen Personen mit den allgemeinen Gefahren des Ladens und Löschens fester Massengüter und den nachteiligen Folgen vertraut zu machen, die ein unsachgemäßes Laden oder Löschen für die Sicherheit des Schiffs haben kann.
 4. Das mit dem Laden und Löschen beschäftigte Personal der Umschlagsanlagen erhält und benutzt die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen und erhält ausreichende Ruhezeiten, damit übermüdungsbedingte Unfälle vermieden werden.
-

ANHANG III

VOM KAPITÄN AN DIE UMSCHLAGSANLAGE ZU LIEFERNDE ANGABEN

(nach Artikel 7 Nummer 1 Buchstabe b))

1. So früh wie möglich: die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs vor dem Hafen. Diese Angabe ist bei Bedarf zu aktualisieren.
2. Bei der ersten Meldung der voraussichtlichen Ankunftszeit:
 - a) Schiffsname, Rufzeichen, IMO-Nummer, Flaggenstaat, Heimathafen;
 - b) der Lade- oder Löschplan unter Angabe der Ladungsmenge und der Stauung nach Luken, die Reihenfolge des Ladens oder Löschens, die je Schüttung zu ladende oder in den einzelnen Phasen des Entladens zu löschende Menge;
 - c) die Tiefgänge bei Ankunft und die voraussichtlichen Tiefgänge bei Abfahrt des Schiffs;
 - d) der Zeitbedarf für Ballastaufnahme oder -abgabe;
 - e) die Gesamtlänge und größte Breite des Schiffs; Länge des Ladebereichs vom vorderen Süll der vordersten bis zum achteren Süll der hintersten für das Laden oder Löschen zu benutzenden Ladeluke;
 - f) der Abstand von der Wasserlinie bis zur vordersten zu be- oder entladenden Luke und von der Bordwand des Schiffs bis zur Lukenöffnung;
 - g) der Ausbringungsort des Landgangs des Schiffs;
 - h) die Überwasserhöhe (höchster Punkt über der Wasserlinie);
 - i) Einzelheiten und Leistungsfähigkeit des bordeigenen Ladegeschirrs (soweit vorhanden);
 - j) die Anzahl und Art der Festmacheleinen;
 - k) besondere Anforderungen, wie z. B. Trimmen oder laufende Messung des Wassergehalts des Ladeguts;
 - l) Einzelangaben über evtl. notwendige Reparaturen, die das Anlegen, den Beginn des Ladens oder Löschens oder die Ausfahrt des Schiffs nach Beendigung der Lade- oder Löscharbeiten verzögern können;
 - m) sonstige, von der Umschlagsanlage angeforderte Angaben über das Schiff.

ANHANG IV

PFLICHTEN DES KAPITÄNS VOR UND WÄHREND DER LADE- ODER LÖSCHARBEITEN

(nach Artikel 7 Nummer 1 Buchstabe d))

Vor Beginn und während der Lade- oder Löscharbeiten muss der Kapitän dafür sorgen, dass

1. das Laden oder Löschen des Ladeguts und die Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser unter Aufsicht des Dienst habenden Ladungsoffiziers seines Schiffs erfolgt;
2. die Verteilung von Ladung und Ballastwasser während des gesamten Lade- oder Löschvorgangs ständig überwacht wird, um sicherzustellen, dass die Schiffsverbauteile nicht übermäßig belastet werden;
3. das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. das Schiff unter gebührender Berücksichtigung der örtlichen Wetterbedingungen und -vorhersagen stets sicher vertäut ist;
5. eine ausreichende Anzahl von Schiffsoffizieren und Mannschaften an Bord bleibt, um die Anpassung der Festmacheleinen zu besorgen und alle sonstigen im Normal- und Notfall anfallenden Arbeiten zu erledigen, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Besatzung ausreichende Ruhezeiten gewährt werden müssen, um Ermüdung zu vermeiden;
6. der Vertreter der Umschlagsanlage über die Erfordernisse für das Trimmen der Ladung informiert ist, die den Bestimmungen des IMO-Schüttgut-Codes entsprechen müssen;
7. der Vertreter der Umschlagsanlage über die notwendige Abstimmung zwischen der Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser und der Lade- oder Löschräte sowie über Abweichungen vom Ballastplan und alle sonstigen Umstände informiert ist, die sich auf die Lade- oder Löscharbeiten auswirken können;
8. das Ablassen von Ballastwasser so erfolgt, dass es dem vereinbarten Ladeplan entspricht und es nicht zum Überfluten des Kais oder in der Nähe liegender Schiffe kommt. Wenn es dem Schiff aus praktischen Gründen nicht möglich ist, das Ballastwasser vor Beginn der Trimmphase des Ladens vollständig abzulassen, muss der Kapitän mit dem Vertreter der Umschlagsanlage vereinbaren, zu welchen Zeiten und auf wie lange die Ladearbeiten möglicherweise unterbrochen werden müssen;
9. mit dem Vertreter der Umschlagsanlagen vereinbart ist, welche Maßnahmen bei Regen oder sonstigen Wetterveränderungen zu treffen sind, wenn eine solche Veränderung der Bedingungen in Anbetracht der spezifischen Eigenschaften des Ladeguts mit Gefahren verbunden sein könnte;
10. während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden, es sei denn mit Erlaubnis des Vertreters der Umschlagsanlage und unter Einhaltung aller Anforderungen der zuständigen Behörde;
11. während der Endphasen des Ladens oder Löschens eine besonders enge Überwachung des Lade- oder Löschbetriebs und des Schiffs gewährleistet ist;
12. der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich verständigt wird, wenn die Lade- oder Löscharbeiten einen Schaden oder eine gefährliche Situation verursacht haben oder zu verursachen drohen;
13. der Vertreter der Umschlagsanlage rechtzeitig verständigt wird, wenn das abschließende Trimmen des Schiffs beginnen muss, um das Förderbandsystem entleeren zu können;
14. das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
15. beim Einlassen von Ballastwasser in einen oder mehrere Laderäume auf die Möglichkeit des Austretens brennbarer Dämpfe geachtet wird und entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, bevor in unmittelbarer Nähe oder oberhalb dieser Laderäume heiße Arbeiten zugelassen werden.

ANHANG V

VON DER UMSCHLAGSANLAGE AN DEN KAPITÄN ZU LIEFERNDE ANGABEN

(nach Artikel 7 Nummer 2 Buchstabe a))

1. Die Bezeichnung des Liegeplatzes, an dem das Laden oder Löschen erfolgen soll und geschätzte Zeitangaben für das Anlegen und den Abschluss der Lade- oder Löscharbeiten⁽¹⁾;
2. die Merkmale der Lade- und Löscheinrichtungen der Umschlagsanlage mit Angaben über die nominelle Lade- oder Löscheinleistung der Anlage und die Zahl der zum Einsatz vorgesehenen Lade- oder Löschköpfe sowie über den geschätzten Zeitbedarf für die einzelne Schüttung oder — im Fall des Löschens einer Massengutladung — den geschätzten Zeitbedarf für die einzelnen Phasen des Entladevorgangs;
3. spezifische Merkmale des Liegeplatzes oder des Anlegers, mit denen der Kapitän vertraut sein muss, wie z. B. die Position fester oder beweglicher Hindernisse, Fender, Poller und der Einrichtungen für das Festmachen des Schiffs;
4. die Mindestwassertiefen am Liegeplatz und im Fahrwasser zu und von dem Liegeplatz⁽¹⁾;
5. die Wasserdichte am Liegeplatz;
6. die maximale Höhe von der Wasserlinie bis zur Oberkante der Lukenabdeckung oder der Lukensäule (je nachdem, welches Maß für den Lade- oder Löschbetrieb relevant ist) und die höchstzulässige Überwasserhöhe;
7. die Vorkehrungen für das Anlegen von Gangways und sonstigen Zugängen;
8. mit welcher Seite das Schiff am Liegeplatz längsseits gehen soll;
9. die höchstzulässige Geschwindigkeit bei der Annäherung an den Pier und Angaben über die Verfügbarkeit von Schleppern und deren Art und Zugkraft;
10. die beim Laden unterschiedlicher Teilladungen einzuhaltende Reihenfolge und etwaige sonstige Beschränkungen, wenn es nicht möglich ist, die Ladung nach Reihenfolge oder Wahl der Laderäume so zu laden, wie es für das Schiff am besten passt;
11. etwaige Eigenschaften des zu ladenden Gutes, die bei Kontakt mit anderen Ladungen oder Ladungsrückständen an Bord Gefahren mit sich bringen können;
12. Vorabinformationen über die vorgesehenen Lade- oder Löscharbeiten oder Änderungen der bestehenden Lade- oder Löschräume;
13. ob das Lade- oder Löschrät der Umschlagsanlage ortsfest oder in irgendeiner Weise in seiner Bewegung beschränkt ist;
14. die benötigten Festmacheleinen;
15. ein warnender Hinweis auf etwaige ungewöhnliche Festmachereinrichtungen;
16. Hinweise auf etwaige Beschränkungen bei der Aufnahme oder Abgabe von Ballast;
17. der von der zuständigen Behörde zugelassene maximale Abfahrtstiefgang;
18. sowie alle sonstigen, vom Kapitän angeforderten Informationen, die sich auf die Umschlagsanlage beziehen.

⁽¹⁾ Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrkanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden.

ANHANG VI

PFLICHTEN DES VERTRETERS DER UMSCHLAGSANLAGE VOR UND WÄHREND DER LADE- ODER LÖSCHARBEITEN

(nach Artikel 7 Nummer 2 Buchstabe d))

Vor Beginn und während der Umschlagarbeiten muss der Vertreter der Umschlagsanlage:

1. dem Kapitän die Namen der bei der Umschlagsanlage für den Lade- oder Löschbetrieb zuständigen Personen und den Verladeragenten nennen und ihm erläutern, wie er mit diesen Personen in Verbindung treten kann;
2. alle vorbeugenden Maßnahmen treffen, um eine Beschädigung des Schiffs durch das Lade- oder Löschgerät zu vermeiden, und den Kapitän informieren, wenn ein Schaden eintritt;
3. dafür sorgen, dass das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. dafür sorgen, dass das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
5. bei Ladungen hoher Dichte oder bei hohem Gewicht der einzelnen Greiferladungen den Kapitän warnen, dass, solange die Oberseite der Tanks nicht völlig mit Ladung bedeckt ist, bei deren Aufschlagen insbesondere bei freiem Fall aus großer Höhe erhebliche örtliche Belastungen der Schiffsverbandteile auftreten können, und dafür sorgen, dass zu Beginn des Beladens der einzelnen Laderäume besonders vorsichtig vorgegangen wird;
6. dafür sorgen, dass zwischen dem Kapitän und dem Vertreter der Umschlagsanlage in allen Phasen und zu allen Aspekten der Lade- oder Löscharbeiten Übereinstimmung herrscht, dass der Kapitän von allen Änderungen der vereinbarten Laderate informiert wird und dem Kapitän nach jeder Schüttung das geladene Gewicht gemeldet wird;
7. Aufzeichnungen über das Gewicht und die Verteilung der geladenen oder gelöschten Ladung führen und sicherstellen, dass die Gewichte in den Laderäumen nicht von den Vorgaben des vereinbarten Lade- oder Löschplans abweichen;
8. dafür sorgen, dass die Ladung während des Be- und Entladens nach den Vorgaben des Kapitäns getrimmt wird;
9. dafür sorgen, dass bei der Berechnung der zum Erzielen des Abfahrtstiefgangs und -trimms erforderlichen Ladungsmengen berücksichtigt wird, dass die auf den Förderbandsystemen der Umschlagsanlage befindlichen Ladungsmengen ablaufen können, so dass diese Systeme bei Beendigung des Ladevorgangs leer sind. Zu diesem Zweck muss der Vertreter der Umschlagsanlage dem Kapitän neben dem normalen Tonnagegehalt des Förderbandsystems der Umschlagsanlage auch alle Erfordernisse für das Leerfahren des Systems bei Beendigung des Ladens mitteilen;
10. den Kapitän beim Löschen von Ladung möglichst frühzeitig verständigen, wenn die Zahl der Entladeköpfe erhöht oder verringert werden soll und dem Kapitän mitteilen, wenn das Entladen eines Laderaums für abgeschlossen angesehen wird;
11. dafür sorgen, dass während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden, außer mit Erlaubnis des Kapitäns und unter Einhaltung aller Anforderungen der zuständigen Behörde.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (Artikel 251 EG-Vertrag) hat der Rat im Anschluss an die erste Lesung des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2001 ⁽¹⁾ am 28. Juni 2001 seinen Gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen festgelegt.

Zweck des Richtlinienentwurfs ist die Verbesserung der Sicherheit von Massengutschiffen. Dementsprechend zielt der Entwurf darauf ab, die Grundsätze und Bestimmungen der IMO-Entschlüsse (insbesondere des IMO-Codes für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen, des so genannten „BLU-Codes“) auf harmonisierte Weise umzusetzen, damit die Gefahr einer übermäßigen Belastung der Verbandteile von Massengutschiffen während des Be- und Entladens verringert wird. Dies beinhaltet Vorschriften für die Organisation der Umschlagsanlagen, die Be- und Entladeverfahren, die Überwachung durch die Behörden und die Reparatur von Schäden, die während der Be- und Entladevorgänge verursacht werden.

Der Rat hat bei der Festlegung seines Standpunkts der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung, der Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾ sowie dem geänderten Vorschlag der Kommission ⁽³⁾ Rechnung getragen.

II. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der Rat hat sich der allgemeinen Zielsetzung des Kommissionsvorschlags angeschlossen, wonach die Sicherheit von Massengutschiffen dadurch verbessert werden soll, dass in der Gemeinschaft ein Instrument der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), der so genannte „BLU-Code“, in dem zu diesem Zweck international anerkannte Leitlinien festgelegt sind, angewendet wird. Dementsprechend hat der Rat nur technische Änderungen und Präzisierungen vorgenommen, die auf die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips, auf die Erleichterung der Anwendung der Richtlinie in der Praxis und auf die Gewährleistung der Rechtssicherheit abstellen.

Der Gemeinsame Standpunkt enthält folgende Hauptkomponenten:

- a) Es werden technische Eignungskriterien für die Umschlagsanlagen für Massengutschiffe festgelegt; hierzu gehört auch die Forderung nach einem zertifizierten Qualitätsmanagementsystem;
- b) die Betreiber von Umschlagsanlagen müssen Vertreter der Umschlagsanlage benennen, die die Gesamtverantwortung für die Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen an der Umschlagsanlage tragen;
- c) es muss ein Lade- oder Löschanplan aufgestellt werden und die Zuständigkeiten des Kapitäns und des Vertreters der Umschlagsanlage müssen eindeutig festgelegt werden;
- d) es werden Verfahren festgelegt, mit denen für eine angemessene Kommunikation zwischen Schiff und Umschlagsanlage gesorgt werden soll;
- e) die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden ermächtigt, einzugreifen, wenn die Sicherheit des Schiffs oder der Besatzung beim Laden oder Löschen gefährdet ist;
- f) es werden Verfahren zur Reparatur von Schäden festgelegt, die das Schiff während des Ladens oder Löschens erlitten hat.

⁽¹⁾ ABl. C 276 vom 1.10.2001, S. ...

⁽²⁾ ABl. C 14 vom 16.4.2001, S. 37. — Der Ausschuss der Regionen wurde um Stellungnahme gebeten, hat aber beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

⁽³⁾ ABl. C 180 E vom 26.6.2001, S. 273.

In diesem Sinne hat der Rat am Kommissionsvorschlag die folgenden Änderungen vorgenommen:

- Der Rat hat den Anwendungsbereich der Richtlinie präzisiert, indem er Umschlagsanlagen, die nur ausnahmsweise Massengutschiffe abfertigen, und die Fälle, in denen das Be- und Entladen ausschließlich mittels Einrichtungen des betreffenden Massengutschiffes durchgeführt wird, ausgenommen hat. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) eingehalten werden müssen (Artikel 2);
- den Umschlagsanlagen wird die Möglichkeit eingeräumt, ihr Qualitätsmanagementsystem auch nach Normen zertifizieren zu lassen, die der genannten ISO-Norm gleichwertig sind. Ferner wurde es in Anbetracht des Zeitbedarfs für das Zertifizierungsverfahren und der geringen Zahl der zur Ausstellung der Zertifikate befugten Organisationen für sinnvoll erachtet, den Umschlagsanlagen einen Übergangszeitraum für den Erhalt der Zertifizierung einzuräumen und es neuen Umschlagsanlagen zu ermöglichen, den Betrieb bereits während der Durchführung des Zertifizierungsverfahrens aufzunehmen (Artikel 5 und 6).

Ferner wurden einige geringfügigere Änderungen am Kommissionsvorschlag vorgenommen:

- Der Titel der Richtlinie wurde geändert, so dass sich nunmehr das Wort „harmonisiert“ sowohl auf die Vorschriften als auch auf die Verfahrensregeln bezieht;
- Artikel 10 wurde um einen Absatz 4 ergänzt, mit dem präzisiert wird, dass dieser Artikel die Zuständigkeiten der Hafenstaatkontrollbehörden unberührt lässt und ihre Dienststellen nicht daran hindert, bei Mängeln der Schiffe entsprechend der Richtlinie 95/21/EG vorzugehen;
- um übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, hat der Rat den ursprünglichen Zweijahreszeitraum für die Berichte der Mitgliedstaaten über die Überwachung der Einhaltung der Richtlinie verlängert (Artikel 11 Absatz 2);
- die Formulierung in Bezug auf das Ausschussverfahren wurde an die üblichen Gepflogenheiten angepasst (Artikel 12 und 13)⁽¹⁾;
- Nummer 3 von Anhang II des Kommissionsvorschlags, die die Eichung der Wägeeinrichtungen betrifft, wurde gestrichen, da die Auffassung herrschte, dass diese Frage im Rahmen der bestehenden einschlägigen Rechtsvorschriften geregelt werden sollte;
- die Nummern 3, 4 und 8 wurden aus dem „BLU-Code“ in Anhang VI übernommen, da davon ausgegangen wurde, dass es sich um relevante Sicherheitsaspekte handelt, die vom Vertreter der Umschlagsanlage beachtet werden müssen.

III. ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Im Sinne der oben erwähnten Leitgrundsätze hat der Rat 12 der 15 vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen ganz oder teilweise übernommen. Von redaktionellen Anpassungen dieser Abänderungen einmal abgesehen, ist in diesem Zusammenhang Folgendes zu bemerken:

- Was etwaige wirtschaftliche Interessen der zuständigen Behörden an den Umschlagsanlagen anbelangt, so zog es der Rat vor, den Anwendungsbereich der Richtlinie nicht zu erweitern und die verschiedenen Verwaltungsmodelle in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Beziehung zwischen den Umschlagsanlagen und den Behörden unberührt zu lassen; er hat daher einen Verweis auf die Sicherheitsmaßnahmen der Behörden aufgenommen, die nicht von wirtschaftlichen Interessen der Umschlagsanlagen abhängig sein sollten (Erwägungsgrund 14);
- was die Bestimmung des Begriffs „Vertreter der Umschlagsanlage“ anbelangt, so ist der Rat über die Abänderung des Europäischen Parlaments hinausgegangen, damit die Befugnisse angemessen abgegrenzt sind und eine ausreichende Anzahl von Vertretern der Umschlagsanlagen benannt werden kann (Artikel 3 Nummer 9).

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Siehe z. B. auch Artikel 14 der Richtlinie 2000/59/EG vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

Der Rat ist bei drei Abänderungen vom Standpunkt des Europäischen Parlaments abgewichen:

- Aufgrund des Subsidiaritätsprinzips hat der Rat entsprechend der üblichen Praxis bei den Seeverkehrsvorschriften die von der Kommission vorgeschlagene Definition des Begriffs „zuständige Behörden“ beibehalten und es damit den Mitgliedstaaten überlassen, entsprechend ihrer innerstaatlichen Verwaltungsstruktur die für die Anwendung der Richtlinie zuständige Behörde zu benennen (Artikel 3 Nummer 14); aus dem gleichen Grund konnte der Rat dem vorgeschlagenen Verweis auf eine besondere Behörde, nämlich die Hafenstaatskontrollbehörde, in Erwägungsgrund 14 nicht zustimmen;
 - der Rat hielt es im Hinblick auf die Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwands nicht für gerechtfertigt zu verlangen, dass alle Schäden am Schiff der Klassifikationsgesellschaft gemeldet werden müssen; diese Meldepflicht sollte vielmehr auf die in Artikel 10 Absatz 2 aufgeführten schwereren Schäden begrenzt werden (Artikel 10 Absatz 1);
 - entsprechend der Stellungnahme der Kommission konnte der Rat es nicht billigen, die Überwachung heißer Arbeiten an Bord des Schiffs aus den Pflichten des Vertreters der Umschlaganlage auszuklammern, da dies seine Funktion zur Wahrung der Sicherheit beim Be- und Entladen beeinträchtigen könnte. Es herrschte die Auffassung, dass durch den Wortlaut der Richtlinie die Weisungsbefugnisse des Kapitäns für alle an Bord durchgeführten Tätigkeiten nicht beschnitten werden, sondern dass vielmehr ein Gewinn an Sicherheit dadurch bewirkt wird, dass beispielsweise der Vertreter der Umschlaganlage verpflichtet wird, die Lade- oder Löschvorgänge zu stoppen, wenn derartige Arbeiten an Bord durchgeführt werden (Anhang VI, Nummer 11).
-

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 29/2001**vom Rat festgelegt am 28. Juni 2001****im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur 20. Änderung der Richtlinie 76/769/EWG des Rates hinsichtlich der Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen (kurzkettige Chlorparaffine)**

(2001/C 301/04)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Einige Mitgliedstaaten haben in Anwendung des PARCOM-Beschlusses 95/1 (Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus) Beschränkungen hinsichtlich der Verwendung kurzkettiger Chlorparaffine bereits eingeführt oder planen entsprechende Maßnahmen; diese wirken sich direkt auf die Vollendung und das Funktionieren des Binnenmarktes aus. Deshalb ist eine Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet und folglich eine Änderung von Anhang I der Richtlinie 76/769/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen⁽⁴⁾ erforderlich.

(2) Kurzkettige Chlorparaffine werden wegen ihrer hohen Toxizität für aquatische Organismen und wegen der schädlichen Auswirkungen, die sie langfristig auf die Gewässerumwelt haben können, als umweltgefährlich eingestuft.

(3) Die Kommission hat im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates vom 23. März 1993 zur Bewertung und Kontrolle der Umweltrisiken chemischer Altstoffe⁽⁵⁾ eine Empfehlung verabschiedet, nach der spezifische Maßnahmen zur Beschränkung der Verwendung von kurzkettigen Chlorparaffinen ergriffen werden sollen, insbesondere in Arbeitsmitteln in der Metallverarbeitung und -bearbeitung sowie in Produkten der Lederzurichtung; Ziel dieser Maßnahmen ist der Umweltschutz für Gewässer.

(4) Alle verbleibenden Verwendungen von kurzkettigen Chlorparaffinen werden unter Berücksichtigung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse, insbesondere im Hinblick auf Emissionen aus Artikeln, die kurzkettige Chlorparaffine enthalten, erneut geprüft.

(5) Der Wissenschaftliche Ausschuss für Toxizität, Ökotoxizität und Umwelt hat am 27. November 1998 seine Stellungnahme zu den in der Empfehlung beschriebenen, mit der Verwendung von kurzkettigen Chlorparaffinen verbundenen Risiken abgegeben.

(6) Diese Richtlinie gilt unbeschadet der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über den Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer bei der Arbeit, insbesondere der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit⁽⁶⁾ und der Richtlinie 98/24/EG des Rates vom 7. April 1998 zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch chemische Arbeitsstoffe bei der Arbeit (vierzehnte Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG)⁽⁷⁾ —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⁽¹⁾ ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 138.

⁽²⁾ ABl. C 116 vom 20.4.2001, S. 27.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 1. Februar 2001 (ABl. C 267 vom 21.9.2001, S. 41). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. Juni 2001 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 201. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 99/77/EG der Kommission (ABl. L 207 vom 6.8.1999, S. 18).

⁽⁵⁾ ABl. L 84 vom 5.4.1993, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

⁽⁷⁾ ABl. L 131 vom 5.5.1998, S. 11.

Artikel 1

Dem Anhang I der Richtlinie 76/769/EWG wird folgende Nummer angefügt:

„42. Alkane, C ₁₀ -C ₁₃ , Chlor (kurzkettige Chlorparaffine)	1. Dürfen nicht zur Verwendung als Stoffe oder Bestandteile von anderen Stoffen oder Zubereitungen in Konzentrationen von über 1 % — in der Metallver- und Metallbearbeitung und — zum Fetten von Leder in Verkehr gebracht werden. 2. Alle verbleibenden Verwendungen kurzkettiger Chlorparaffine werden vor dem 1. Januar 2003 von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und dem OSPAR-Ausschuss und unter Berücksichtigung aller einschlägigen neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Gesundheits- und Umweltrisiken kurzkettiger Chlorparaffine erneut geprüft. Das Europäische Parlament wird über die Ergebnisse dieser Prüfung unterrichtet.“
--	--

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens bis ... (*) die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften spätestens am ... (**) an.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Der Präsident

(*) 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(**) 18 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 21. Juni 2000 einen auf die Artikel 95 und 251 des Vertrags gestützten Vorschlag für eine Richtlinie zur zwanzigsten Änderung der Richtlinie 76/769/EWG des Rates in Bezug auf Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen (kurzkettige Chlorparaffine) vorgelegt.
2. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 29. November 2000 abgegeben.
3. Das Europäische Parlament hat in erster Lesung am 1. Februar 2001 Stellung genommen. Im Anschluss an diese Stellungnahme hat die Kommission dem Rat mit Schreiben vom 21. Mai 2001 einen geänderten Vorschlag zugeleitet.
4. Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 251 des Vertrags am 28. Juni 2001 festgelegt.

II. ZIELE DES VORSCHLAGS

5. Mit der Richtlinie sollen die unterschiedlichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Verwendung kurzkettiger Chlorparaffine harmonisiert und ihr Einsatz in zwei Anwendungsgebieten, nämlich der Metallver- und Metallbearbeitung und der Behandlung von Leder eingeschränkt werden. Eine solche Beschränkung der Verwendung dieser Stoffe empfiehlt sich aufgrund der Ergebnisse einer Studie über die Gefahren der kurzkettigen Chlorparaffine, die zu dem Ergebnis kommt, dass potenzielle Umweltrisiken bestehen.

Hinsichtlich der weiteren Verwendung kurzkettiger Chlorparaffine als Plastifizierungsmittel in Farben und Lacken, Deck- und Dichtmitteln sowie als Flammenschutzmittel in Gummi, Kunststoffen und Textilien ist in der Richtlinie vorgesehen, dass vor dem 1. Januar 2003 Risikoverringerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und des technischen Fortschritts erneut geprüft werden sollen.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

6. Der Gemeinsame Standpunkt entspricht weitgehend dem geänderten Vorschlag der Kommission. Diese hat von den vier vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen allerdings nur eine Abänderung sowie den Grundsatz eines Teils einer weiteren Abänderung übernommen.

Unverändert oder mit geringfügigen Änderungen übernommene Abänderungen

7. Der Rat hat die Abänderung Nr. 4 des Parlaments (Anhang I Nummer 2 der Richtlinie 76/769/EWG) übernommen, wonach in der Richtlinie vorgesehen werden soll, alle verbleibenden Verwendungen kurzkettiger Chlorparaffine bei einer künftigen Überarbeitung der Bestimmungen zu berücksichtigen und das Parlament über die Ergebnisse dieser Überarbeitung zu unterrichten.
8. Ferner hat der Rat den ersten Teil der Abänderung Nr. 3 (Anhang I Nummer 1 der Richtlinie 76/769/EWG) übernommen, wonach die Richtlinie auch kurzkettige Chlorparaffine in Form von Stoffen oder Bestandteilen von anderen Stoffen für Zubereitungen erfassen sollte, zugleich aber darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um Stoffe und Bestandteile für weitere Stoffe oder Zubereitungen handelt.

Zudem hat der Rat die Bestimmung aufgenommen, wonach das Verbot des Inverkehrbringens dieser kurzkettigen Chlorparaffine nur gilt, wenn in den beiden genannten Anwendungsgebieten die Konzentration über 1 % liegt.

Nicht übernommene Abänderungen

9. Der Rat hat sowohl den zweiten Teil der Abänderung Nr. 3 (Anhang I Nummer 1 der Richtlinie 76/769/EWG) als auch die Abänderung Nr. 1 des Parlaments (früherer Erwägungsgrund Nr. 2, jetziger Erwägungsgrund Nr. 1) abgelehnt, wonach der Geltungsbereich des vorgeschlagenen Verbots auf die Verwendung kurzketziger Chlorparaffine als Plastifizierungsmittel in Farben und Lacken, Deck- und Dichtmittel sowie als Flammschutzmittel in Gummi, Kunststoffen und Textilien ausgedehnt werden sollte.
 10. Ebenso hat der Rat die Abänderung Nr. 2 des Parlaments (früherer Erwägungsgrund Nr. 5, jetziger Erwägungsgrund Nr. 4) abgelehnt, der zufolge die Kommission die Verpflichtung eingehen sollte, Vorschläge zur Einschränkung der Verwendung anderer einschlägiger Stoffe vorzulegen.
-

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 30/2001**vom Rat festgelegt am 13. Juli 2001****im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2001/C 301/05)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im fünften Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für den Umweltschutz, dessen allgemeines Konzept der Rat mit der Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 1. Februar 1993⁽⁴⁾ gebilligt hat, sind weitere Anstrengungen im Hinblick auf eine erhebliche Verringerung der derzeitigen Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen vorgesehen.
- (2) Die Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁽⁵⁾ ist eine der Einzelrichtlinien im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁽⁶⁾ eingeführt wurde.
- (3) Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 97/24/EG muss die Kommission binnen 24 Monaten nach Annahme jener

Richtlinie dem Europäischen Parlament und dem Rat einen auf der Grundlage von Forschungsarbeiten und einer Kosten-Nutzen-Analyse der Anwendung der verschärften Grenzwerte ausgearbeiteten Vorschlag zur Festlegung einer späteren Stufe vorlegen, in deren Verlauf Maßnahmen zur weiteren Verschärfung der Grenzwerte für die Schadstoffemissionen der betreffenden Fahrzeuge beschlossen werden. Dies beschränkt sich auf Krafträder, da für Kleinkrafträder in der Richtlinie 97/24/EG eine weitere Stufe mit strengeren, ab dem 17. Juni 2002 geltenden Grenzwerten bereits vorgesehen ist.

- (4) Auf der Grundlage der Bewertung der technischen Durchführbarkeit und der Kostenwirksamkeit wurden einheitliche Grenzwerte für die neue Prüfung Typ I erarbeitet, die ab 2003 für alle Krafträder gelten sollen und folgender Minderung des Schadstoffausstoßes entsprechen: 60 % für Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid bei Krafträdern mit Viertaktmotor sowie 70 % für Kohlenwasserstoffe und 30 % für Kohlenmonoxid bei Krafträdern mit Zweitaktmotor. Bei Krafträdern mit Viertaktmotor wurde eine weitere Senkung der Stickoxide mit den vorgesehenen Technologien als nicht machbar erachtet. Bei Krafträdern mit Zweitaktmotor ist die Verwendung von modernen Motoren mit Direkteinspritzung, die hinsichtlich des Kohlenmonoxids und der Kohlenwasserstoffe das größte Minderungspotential besitzt, unweigerlich verknüpft mit einem mäßigen Anstieg des Grenzwerts für Stickoxide, bezogen auf den derzeit geltenden Grenzwert, so dass der Grenzwert demjenigen für Krafträder mit Viertaktmotor angeglichen wird. Aufgrund der Emissionsbilanz, die den geringen Anteil von Krafträdern an den gesamten straßenverkehrsbedingten Stickoxidemissionen bestätigt, wird dies für akzeptabel gehalten.

(1) ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 140.

(2) Stellungnahme vom 25. Januar 2001 (ABl. C 123 vom 25.4.2001, S. 22).

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Februar 2001 (ABl. C 276 vom 1.10.2001, S. ...), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 13. Juli 2001 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(4) ABl. C 138 vom 17.5.1993, S. 1.

(5) ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

(6) ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 72. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 1).

- (5) Angesichts der besonderen Merkmale und des Verwendungszwecks von Enduro- und Trial-Krafträdern und da ihr Anteil an den Gesamtemissionen aufgrund der geringen Anzahl derartiger jährlich in Europa verkaufter Fahrzeuge sehr gering ist, sollte im Hinblick auf das Inkrafttreten der neuen Grenzwerte im Jahr 2003 eine befristete Befreiung gewährt werden, um den Herstellern die Möglichkeit zu geben, geeignete Technologien zu entwickeln.

- (6) Inspektion und Wartung werden als wesentlich angesehen, um sicherzustellen, dass die Emissionen von Neufahrzeugen beim Betrieb des Fahrzeugs ein akzeptables Niveau nicht überschreiten. In diesem Zusammenhang sollten, ebenso wie bei Personenkraftwagen, die Vorschriften für die Prüfung Typ II und insbesondere der Grenzwert von 4,5 Vol.% für den Kohlenmonoxidgehalt durch Vorschriften ersetzt werden, wonach die für die technische Überwachung erforderlichen Werte gemessen und aufgezeichnet werden.
- (7) Dreiradfahrzeuge und Vierradfahrzeuge sind entweder mit Fremdzündungs- oder mit Selbstzündungsmotoren ausgerüstet. Wie bei den Grenzwerten für Personenkraftwagen sind für jede Motorenkategorie gesonderte Grenzwerte erforderlich.
- (8) Die Merkmale der für die Emissionsprüfung verwendeten Bezugskraftstoffe sollten denjenigen angepasst werden, die für Personenkraftwagen gelten, und der Entwicklung der Spezifikationen für handelsübliche Kraftstoffe folgen, die aufgrund der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Qualität von Otto- und Dieseldieselkraftstoffen gelten.
- (9) Den Mitgliedstaaten sollte erlaubt werden, durch steuerliche Anreize das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die den Gemeinschaftsvorschriften genügen, zu beschleunigen und umweltschonendere Technologien auf der Grundlage fakultativer Emissionswerte zu fördern. Solche Anreize sollten bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um Verzerrungen auf dem Binnenmarkt zu vermeiden. Das Recht der Mitgliedstaaten, die Emissionen von Schadstoffen und sonstigen Stoffen in die Berechnungsgrundlage der Straßenbenutzungsgebühr für zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge aufzunehmen, wird durch diese Richtlinie nicht berührt.
- (10) Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens sollte ein neuer Prüfzyklus eingeführt werden, der eine repräsentativere Beurteilung der Emissionsleistung unter Prüfbedingungen erlaubt, die denjenigen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen stärker ähneln, und der den unterschiedlichen Fahrmustern bei kleinen und großen Kraftfahrzeugen Rechnung trägt. Weitere Entwicklungsarbeiten werden derzeit durchgeführt, um die Einführung eines neuen Prüfzyklus wissenschaftlich fundiert zu unterstützen.
- (11) Es ist notwendig, eine weitere Stufe von Emissionsgrenzwerten festzulegen, die eine weitere beträchtliche Absenkung gegenüber den Grenzwerten für 2003 bedeuten. Diese Grenzwerte können im Einzelnen erst nach einer Überarbeitung des derzeitigen Prüfzyklus und weiteren Untersuchungen der technischen Machbarkeit und des Emissionsminderungspotentials der betreffenden Technologien festgelegt werden.
- (12) Das Ziel der in Betracht gezogenen Maßnahmen, nämlich die Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden kann, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Im Einklang mit dem in jenem Artikel niedergelegten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Zieles erforderliche Maß hinaus.
- (13) Die Richtlinie 97/24/EG ist entsprechend zu ändern —
- HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:
- Artikel 1*
- Ziel dieser Richtlinie ist die Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen im Wege der Verschärfung der Grenzwerte für derartige Emissionen.
- Artikel 2*
- (1) Ab dem 1. Januar 2002 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen Luftverschmutzung beziehen,
- a) weder die Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 92/61/EWG verweigern,
- b) noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen verbieten,
- wenn die gegen Luftverschmutzung zu treffenden Maßnahmen den Vorschriften der Richtlinie 97/24/EG entsprechen.
- (2) Ab dem 1. Januar 2003 müssen die Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen Luftverschmutzung beziehen, die Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 92/61/EWG verweigern, wenn dieser die Vorschriften der Richtlinie 97/24/EG nicht erfüllt.
- Für die Prüfung Typ I sind die Grenzwerte zu verwenden, die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.
- (3) Ab dem 1. Juli 2004 müssen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen Luftverschmutzung beziehen,
- a) Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen Neufahrzeuge gemäß der Richtlinie 92/61/EWG zu versehen sind, als nicht mehr gültig betrachten und

- b) die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 92/61/EWG versehen sind, verweigern,

wenn die Fahrzeuge den Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG nicht entsprechen.

Für die Prüfung Typ I sind die Grenzwerte zu verwenden, die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.

- (4) Für zweirädrige Trial- und Enduro-Krafträder gemäß der Richtlinie 92/61/EWG gilt anstelle des Datums in Absatz 2 der 1. Januar 2004 und anstelle des Datums in Absatz 3 der 1. Juli 2005.

Trial-Krafträder sind als Fahrzeuge mit folgenden Merkmalen definiert:

- a) maximale Sitzhöhe: 700 mm,
- b) Mindestbodenfreiheit: 280 mm,
- c) maximales Fassungsvermögen des Kraftstofftanks: 4 l,
- d) Mindest-Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung × Getriebeübersetzung × Achsantriebsübersetzung) von 7,5.

Enduro-Krafträder sind als Fahrzeuge mit folgenden Merkmalen definiert:

- a) Mindestsitzhöhe: 900 mm,
- b) Mindestbodenfreiheit: 310 mm,
- c) Mindest-Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung × Getriebeübersetzung × Achsantriebsübersetzung) von 6,0.

Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten dürfen steuerliche Anreize nur für Kraftfahrzeuge vorsehen, die den Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG entsprechen. Diese Anreize müssen eine der beiden folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Sie finden auf alle Neufahrzeuge Anwendung, die in einem Mitgliedstaat zum Verkauf angeboten werden und die verbindlichen Grenzwerte, die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind, vorzeitig einhalten; sie enden zum Zeitpunkt der verbindlichen Anwendung der in Artikel 2 Absatz 3 für Neufahrzeuge festgelegten Emissionsgrenzwerte; oder
- b) sie finden auf alle Neufahrzeuge Anwendung, die in einem Mitgliedstaat zum Verkauf angeboten werden und die fakultativen Grenzwerte einhalten, die in der Zeile B der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.

- (2) Die steuerlichen Anreize müssen für jeden Fahrzeugtyp im Sinne des Absatzes 1 unterhalb der Mehrkosten für die Verwirklichung der technischen Lösungen — einschließlich der Kosten für den Einbau in das Fahrzeug — liegen, die zur Einhaltung der in Zeile A oder Zeile B der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG gewählt werden.

- (3) Die Kommission ist so rechtzeitig über Vorhaben zur Einführung oder Änderung steuerlicher Anreize gemäß Absatz 1 zu unterrichten, dass sie dazu Stellung nehmen kann.

Artikel 4

- (1) Die Kommission prüft eine weitere Verschärfung der Emissionsvorschriften für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, unter Berücksichtigung folgender Punkte:

- a) Technische Entwicklungen im Bereich der Emissionsminderungstechnologie und deren technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit bei Krafträdern;
- b) Fortschritte bei der Entwicklung eines repräsentativeren Prüfzyklus für Krafträder, durch die die Einschränkungen des derzeitigen Prüfzyklus, wie Kaltstart und hohe Fahrdynamik, beseitigt werden;
- c) Möglichkeit einer weltweiten Vereinheitlichung des Prüfzyklus;
- d) Korrelation zwischen den Grenzwerten des derzeitigen und des neuen Prüfzyklus;
- e) weitere Arbeiten in Bezug auf Partikelemissionen sowie die Frage von Partikelemissionen aus Selbstzündungs- und Fremdzündungsmotoren;
- f) laufende Arbeiten in den Bereichen Dauerhaltbarkeit und Einhaltung der Vorschriften im Betrieb;
- g) weitere Arbeiten in den Bereichen Kaltstart, eingebaute Diagnosesysteme (OBD-Systeme) und Verdunstungsemissionen;
- h) laufende Arbeiten in Bezug auf Austauschkatalysatoren;
- i) wirtschaftliche Auswirkungen auf kleine Hersteller.

Darüber hinaus wird die Kommission ein Verfahren zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen entwickeln.

- (2) Die Kommission unterbreitet dem Ausschuss für die Anpassung an den technischen Fortschritt bis spätestens 31. Dezember 2002 einen Vorschlag für ein Prüfverfahren zur Messung der Partikelemissionen von Selbstzündungsmotoren und Zweitakt-Fremdzündungsmotoren, das für neue Typgenehmigungen ab dem 1. Januar 2004 anzuwenden ist.

(3) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 31. Dezember 2002 einen Vorschlag, der Folgendes beinhaltet:

- a) einen neuen eigenen Prüfzyklus zur Messung der Emissionen in der Prüfung Typ I und verbindliche Emissionsgrenzwerte für Krafträder, einschließlich Partikelemissionen von Selbstzündungsmotoren und Zweitakt-Fremdzündungsmotoren, die ab 2006 gelten;
- b) die Verpflichtung zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen im Rahmen der Typgenehmigung;
- c) Bestimmungen über Dauerhaltbarkeitsanforderungen;
- d) eine neue Reihe von Grenzwerten (Stufe III) für Kleinkrafträder, einschließlich Partikelemissionen von Zweitakt-Fremdzündungsmotoren, die ab 2006 gelten. Die Bestimmungen über Dauerhaltbarkeitsanforderungen und die Verpflichtung zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen im Rahmen der Typgenehmigung werden auch für Kleinkrafträder gelten.

(4) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat Vorschläge unter anderem für eine Feldüberwachung und gegebenenfalls für die Inspektion und Wartung, OBD und die Verminderung von Verdunstungsemissionen.

Artikel 5

Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG wird entsprechend dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum ...(*) nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 7

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

Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident

(*) Zwölf Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie.

ANHANG

ÄNDERUNGEN VON KAPITEL 5 DER RICHTLINIE 97/24/EG

1. Anhang II der Richtlinie 97/24/EG wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1.4 erhält folgende Fassung:

„1.4. ‚luftverunreinigende Gase‘ Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, Stickoxiden, ausgedrückt in Stickstoffdioxidäquivalent (NO_2), und Kohlenwasserstoffen, wobei folgendes Verhältnis angenommen wird:

— $\text{C}_1\text{H}_{1,85}$ für Ottokraftstoff

— $\text{C}_1\text{H}_{1,86}$ für Dieseldieselkraftstoff.“

b) Die folgenden Abschnitte werden angefügt:

„1.5. ‚Abschalteinrichtung‘ ein Konstruktionsteil, das Betriebsvariable (z. B. Fahrzeuggeschwindigkeit, Motordrehzahl, eingelegter Getriebegang, Temperatur, Einlassdruck oder sonstige Parameter) misst, ermittelt oder darauf reagiert, um den Betrieb eines Bauteils oder einer Funktion der emissionsmindernden Einrichtungen zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtungen unter den bei normalem Fahrzeugbetrieb auftretenden Bedingungen verringert wird, sofern die Verwendung einer derartigen Abschalteinrichtung nicht wesentlich in das zugrunde gelegte Prüfverfahren zur Bescheinigung des Emissionsverhaltens eingeschlossen ist.

1.6. ‚anormale Emissionsminderungsstrategie‘ eine Strategie oder Maßnahme, die unter normalen Fahrzeug-Betriebsbedingungen die Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtungen weiter verringert, als dies nach dem jeweiligen Emissionsprüfverfahren zu erwarten ist.“

c) Abschnitt 2.2.1.1 erhält folgende Fassung:

„2.2.1.1. Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Auspuffemissionen in Ortschaften mit hoher Verkehrsdichte).

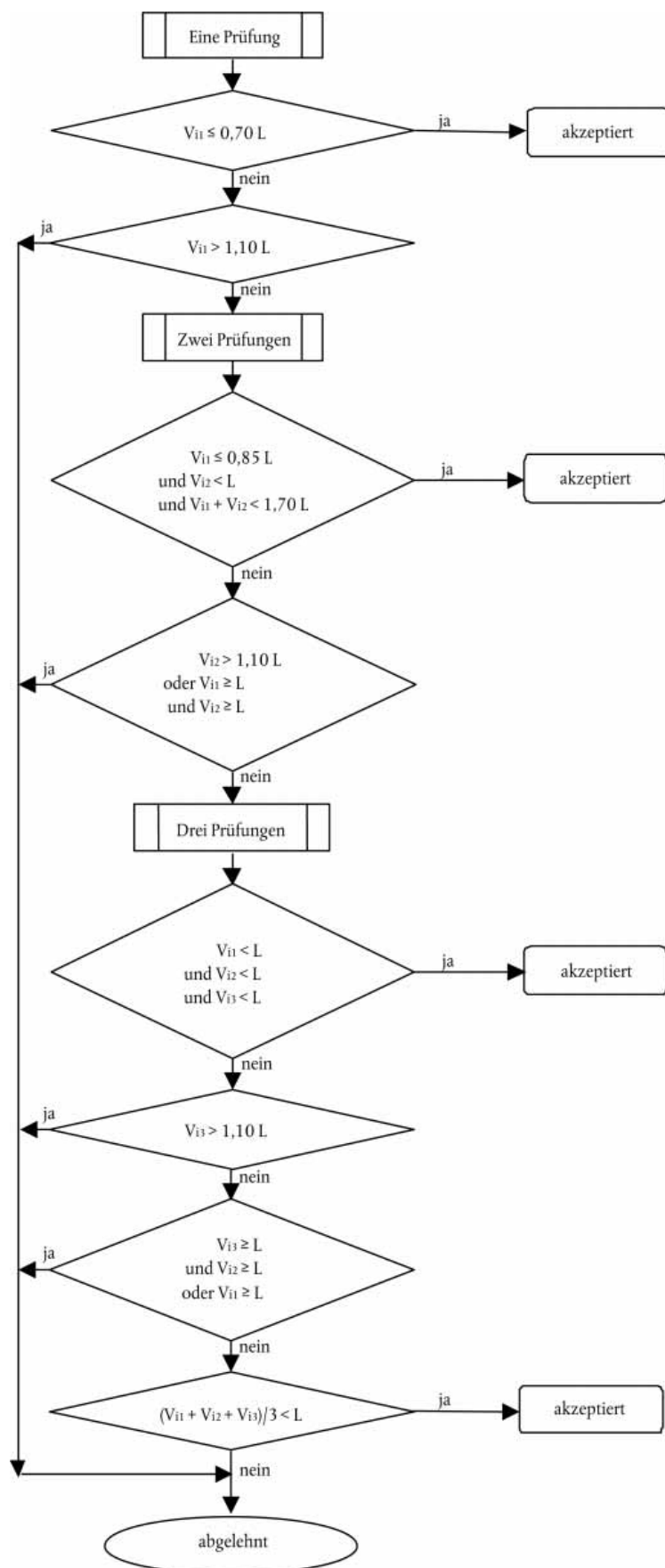
2.2.1.1.1. Die Prüfung ist nach dem in Anlage 1 beschriebenen Verfahren durchzuführen. Zur Sammlung und Analyse der Abgase sind die festgelegten Verfahren anzuwenden.

2.2.1.1.2. Abbildung 1.2.2 enthält eine schematische Darstellung der Vorgehensweise bei der Prüfung Typ I.

2.2.1.1.3. Das Fahrzeug wird auf einem Rollenprüfstand geprüft, mit dem die Belastung und die Schwungmassen simuliert werden können.

Abbildung I.2.2

Flussdiagramm der Prüfung Typ I



- 2.2.1.1.4. Während der Prüfung werden die Auspuffgase verdünnt, und eine anteilmäßige Probe wird in einem oder mehreren Beuteln gesammelt. Die Verdünnung, Probenahme und Analyse der Auspuffgase des geprüften Fahrzeugs erfolgt nach dem nachstehend beschriebenen Verfahren; das Gesamtvolumen des verdünnten Abgases wird gemessen.
- 2.2.1.1.5. Vorbehaltlich der Vorschriften des Abschnitts 2.2.1.1.6 wird die Prüfung dreimal durchgeführt. Die bei jeder Prüfung erhaltenen Massen gasförmiger Emissionen müssen unter den in nachstehender Tabelle (Zeile A) angegebenen Grenzwerten liegen:

	Klasse	Masse Kohlenmonoxid (CO)	Masse Kohlenwasserstoffe (HC)	Masse Stickoxide (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)

Grenzwerte für (zweirädrige) Krafträder für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion

A (2003)	I (< 150 cm ³)	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cm ³)	5,5	1,0	0,3
B ⁽¹⁾	I (< 150 cm ³) (Stadtfahrzyklus, kalt) ⁽²⁾	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cm ³) (Prüfzyklus gemäß 98/69/EG) ⁽³⁾	2,0	0,3	0,15

Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Fremdzündungsmotor)

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

Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Selbstzündungsmotor)

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

⁽¹⁾ Die in Zeile B angegebenen Werte sind fakultativ und gelten für die Zwecke des Artikels 3 der Richtlinie 2001/.../EG.

⁽²⁾ Prüfzyklus: der in der vorliegenden Richtlinie vorgesehene Prüfzyklus ohne Aufwärmphase, Starttemperatur 20-30 °C (ähnlich wie in der Richtlinie 98/69/EG).

⁽³⁾ In der Richtlinie 98/69/EG vorgesehene Prüfung Typ I.

- 2.2.1.1.5.1. Ungeachtet der Vorschriften des Abschnitts 2.2.1.1.5 darf in Bezug auf jeden Schadstoff oder jede Schadstoffkombination eine der drei so erhaltenen Massen den vorgeschriebenen Grenzwert um höchstens 10 % übersteigen, sofern das arithmetische Mittel der drei Ergebnisse unter dem vorgeschriebenen Grenzwert liegt. Werden die vorgeschriebenen Grenzwerte bei mehr als einem Schadstoff überschritten, ist es unerheblich, ob dies bei ein und derselben Prüfung oder bei verschiedenen Prüfungen der Fall ist.

- 2.2.1.1.6. Die Anzahl der in Abschnitt 2.2.1.1.5 vorgeschriebenen Prüfungen wird unter den nachstehend festgelegten Bedingungen verringert, wobei V₁ das Ergebnis der ersten Prüfung und V₂ das Ergebnis der zweiten Prüfung für jeden Schadstoff ist.

- 2.2.1.1.6.1. Ist das für jeden Schadstoff erhaltene Ergebnis kleiner oder gleich 0,70 L (d. h. $V_1 \leq 0,70$ L), wird nur eine Prüfung durchgeführt.
- 2.2.1.1.6.2. Ist die Anforderung des Abschnitts 2.2.1.1.6.1 nicht erfüllt, werden nur zwei Prüfungen durchgeführt, wenn für jeden Schadstoff die folgenden Anforderungen erfüllt werden: $V_1 \leq 0,85$ L und $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L und $V_2 \leq L$."
- d) Tabelle I und Tabelle II in Abschnitt 2.2 werden gestrichen.
- e) Abschnitt 2.2.1.2 erhält folgende Fassung:
- „2.2.1.2. Prüfung Typ II (Prüfung der Emission von Kohlenmonoxid im Leerlauf) und für die technische Überwachung erforderliche Emissionsdaten
- 2.2.1.2.1. Diese Vorschrift gilt für alle mit einem Fremdzündungsmotor angetriebenen Fahrzeuge, für die eine EG-Typgenehmigung gemäß dieser Richtlinie beantragt wird.
- 2.2.1.2.2. Bei der Prüfung gemäß Anlage 2 (Prüfung Typ II) bei normaler Leerlaufdrehzahl werden folgende Werte aufgezeichnet:
- Volumenbezogener Kohlenmonoxidgehalt der Auspuffgase;
 - Motordrehzahl während der Prüfung einschließlich eventueller Toleranzen.
- 2.2.1.2.3. Bei der Prüfung mit hoher Leerlaufdrehzahl (d. h. $> 2000 \text{ min}^{-1}$) werden folgende Werte aufgezeichnet:
- Volumenbezogener Kohlenmonoxidgehalt der Auspuffgase;
 - Motordrehzahl während der Prüfung einschließlich eventueller Toleranzen.
- 2.2.1.2.4 Die Temperatur des Motoröls während der Prüfung ist zu messen und aufzuzeichnen.
- 2.2.1.2.5. Die aufgezeichneten Daten werden in den jeweiligen Abschnitten des Dokuments eingetragen, auf das in Anhang VII der Richtlinie 92/61/EWG Bezug genommen wird.“
- f) Der folgende Abschnitt wird angefügt:
- „2.3. Die Verwendung einer Abschalteneinrichtung und/oder der Einsatz anormaler Emissionsminderungsstrategien ist verboten.
- 2.3.1. Eine Einrichtung, eine Funktion, ein System oder eine Vorkehrung zur Motorsteuerung darf in ein Fahrzeug eingebaut werden, sofern
- diese(s) nur für Zwecke wie Schutz des Motors, Kaltstart oder Warmlaufen des Motors aktiviert wird oder
 - diese(s) nur für Zwecke wie Betriebssicherheit oder allgemeine Sicherheit und Notbetriebsstrategien aktiviert wird.

2.3.2. Die Verwendung einer Einrichtung, einer Funktion, eines Systems oder einer Vorkehrung zur Motorsteuerung, die den Einsatz einer — gegenüber der bei den jeweiligen Emissionsprüfzyklen normalerweise verwendeten Strategie — abweichenden oder geänderten Motorsteuerungsstrategie bewirkt, ist zulässig, wenn gemäß Abschnitt 2.3.3 der uneingeschränkte Nachweis erbracht wird, dass dies nicht zu einer Verringerung der Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtungen führt. In allen anderen Fällen gelten diese Einrichtungen als Abschalteneinrichtung.

2.3.3. Der Hersteller muss eine Dokumentation vorlegen, aus der das Konstruktionsprinzip des Systems hervorgeht und ersichtlich ist, auf welche Weise das System seine Ausgangsvariablen direkt oder indirekt steuert.

- a) Die förmliche Dokumentation, die dem technischen Dienst zum Zeitpunkt der Einreichung des Typgenehmigungsantrags vorzulegen ist, muss eine vollständige Beschreibung des Systems enthalten. Diese Dokumentation kann in zusammenfassender Form vorgelegt werden, sofern aus der Dokumentation hervorgeht, dass alle Output-Daten, die nach einer Matrix zulässig sind, die sich anhand des Regelbereichs der Input-Daten der einzelnen Baugruppe ergibt, angegeben wurden.

Die Dokumentation muss ferner eine Begründung für die Verwendung aller Einrichtungen, Funktionen, Systeme oder Vorkehrungen zur Motorsteuerung enthalten und zusätzliche Unterlagen und Prüfdaten umfassen, mit denen der Einfluss einer derartigen im Fahrzeug eingebauten Einrichtung auf die Auspuffemissionen nachgewiesen wird. Diese Angaben sind der Dokumentation gemäß Anhang V beizufügen.

- b) Aus zusätzlichen Unterlagen müssen die Parameter, die von den Einrichtungen, Funktionen, Systemen oder Vorkehrungen zur Motorsteuerung verändert werden, sowie die Grenzbedingungen hervorgehen, unter denen diese funktionieren. Die zusätzlichen Unterlagen müssen eine Beschreibung der Steuerungslogik für die Kraftstoffzufuhr, der Steuerzeit-Strategien und der Schaltpunkte in allen Betriebszuständen enthalten. Diese Informationen bleiben streng vertraulich; sie verbleiben beim Hersteller, müssen aber zum Zeitpunkt der Typgenehmigung zur Einsichtnahme bereitgehalten werden.“

- g) Abschnitt 3.1.1 erhält folgende Fassung:

„3.1.1. Ein der Serie entnommenes Fahrzeug wird der in Abschnitt 2.2.1.1 beschriebenen Prüfung unterzogen. Die Grenzwerte für die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion sind der Tabelle in Abschnitt 2.2.1.1.5 zu entnehmen.“

- h) Der bisherige Abschnitt 3.1.1 wird in 3.1.2 umnummeriert und wie folgt geändert:

— Die Worte „die vorstehenden Grenzwerte“ werden ersetzt durch „die in der Tabelle in Abschnitt 2.2.1.1.5 angegebenen Grenzwerte“.

— Die Worte „in den Tabellen in Abschnitt 2.2.1.1.2“ werden ersetzt durch „in der Tabelle in Abschnitt 2.2.1.1.5“.

- i) Abschnitt 3.1.3 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„3.1.3. Die Dichtheit des Ansaugsystems kann überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Gemischbildung nicht durch eine ungewollte Luftzufuhr beeinträchtigt wird.“

- j) In Abschnitt 5.3.1 der Anlage 1 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Vor dem Auffangen der Abgase werden zwei vollständige Vorkonditionierungszyklen durchlaufen.“

k) Abschnitt 6.1.3 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„6.1.3. Vor Beginn des ersten Vorkonditionierungszyklus wird das Kraftrad oder Dreiradfahrzeug einem Luftstrom mit veränderlicher Geschwindigkeit ausgesetzt. Es folgen zwei vollständige Zyklen, in deren Verlauf keine Abgase aufgefangen werden. Das Kühlgebläse muss eine von der Geschwindigkeit der Prüfstandrolle abhängige Regeleinrichtung haben, welche bewirkt, dass bei einer Rollengeschwindigkeit von 10 km/h bis 50 km/h die lineare Luftaustrittsgeschwindigkeit bis auf 10 % der Rollengeschwindigkeit entspricht. Bei Rollengeschwindigkeiten unter 10 km/h darf die Luftgeschwindigkeit gleich Null sein. Die Austrittsöffnung des Kühlgebläses muss folgende Merkmale aufweisen:

- i) Oberfläche mindestens 0,4 m²;
- ii) Höhe der Unterkante über dem Boden zwischen 0,15 und 0,20 m;
- iii) Abstand von der Fahrzeugvorderkante 0,3 bis 0,45 m.“

l) Abschnitt 6.2.2 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„6.2.2. Der Beginn des ersten Fahrzyklus fällt mit dem Beginn der Probenahme und der Messung der Pumpendrehungen zusammen.“

m) Abschnitt 7.2.1 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„7.2.1. Nach zwei Vorkonditionierungszyklen (Anfangszeitpunkt des ersten Zyklus) werden die in den Abschnitten 7.2.2 bis 7.2.5 beschriebenen Arbeitsgänge gleichzeitig durchgeführt.“

n) Abschnitt 7.4 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„7.4. Analyse

7.4.1. Die in dem Beutel enthaltenen Abgase müssen so schnell wie möglich, auf keinen Fall jedoch mehr als 20 Minuten nach dem Ende des Prüfzyklus, analysiert werden.

7.4.2. Vor der Analyse der einzelnen Proben wird der Messbereich des für jeden Schadstoff verwendeten Analysegeräts mit dem entsprechenden Nullgas auf Null eingestellt.

7.4.3. Dann werden die Analysegeräte anhand der Kalibrierkurven mit Hilfe von Kalibriergasen mit Nennkonzentrationen von 70 bis 100 % des Bereichs eingestellt.

7.4.4. Die Nulleinstellungen der Analysegeräte werden erneut überprüft. Weicht die Anzeige um mehr als 2 % von dem gemäß Abschnitt 7.4.2 eingestellten Messbereich ab, wird das Verfahren wiederholt.

7.4.5. Dann werden die Proben analysiert.

7.4.6. Nach der Analyse werden die Null- und Kalibrierpunkte unter Verwendung der gleichen Gase erneut überprüft. Weichen die Ergebnisse nicht um mehr als 2 % von denjenigen des Abschnitts 7.4.3 ab, wird die Analyse als akzeptabel angesehen.

7.4.7. An allen Punkten dieses Abschnitts müssen die Durchflussgeschwindigkeiten und Drücke der einzelnen Gase die gleichen sein wie während der Kalibrierung der Analysegeräte.

7.4.8. Als Konzentration jedes in den Gasen gemessenen Schadstoffs wird der Wert herangezogen, der nach Stabilisierung des Messgeräts abgelesen wird.“

o) Abschnitt 2.2 der Anlage 2 erhält folgende Fassung:

„2.2. Die in Anhang II Abschnitt 2.2.1.2 beschriebene Prüfung Typ II muss unmittelbar nach der Prüfung Typ I bei normaler Leerlaufdrehzahl und bei hoher Leerlaufdrehzahl gemessen werden.“

2. Anhang IV erhält folgende Fassung.

„ANHANG IV

SPEZIFIKATIONEN FÜR DEN BEZUGSKRAFTSTOFF (OTTOKRAFTSTOFF)

Es wird der in Anhang IX Abschnitt 1 der Richtlinie 70/220/EWG beschriebene Bezugskraftstoff verwendet.

SPEZIFIKATIONEN FÜR DEN BEZUGSKRAFTSTOFF (DIESELKRAFTSTOFF)

Es wird der in Anhang IX Abschnitt 2 der Richtlinie 70/220/EWG beschriebene Bezugskraftstoff verwendet.“

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 22. Juni 2000 einen Vorschlag⁽¹⁾ auf der Grundlage von Artikel 95 des Vertrags vorgelegt.
2. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme⁽²⁾ am 25. Januar 2001 abgegeben.
3. Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme⁽³⁾ in erster Lesung am 14. Februar 2001 abgegeben.
4. Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 251 des Vertrags am 13. Juli 2001 festgelegt.

II. ZWECK

5. Mit dem Vorschlag wird die Richtlinie 97/24/EG dahin gehend geändert, dass strengere Emissionsgrenzwerte für Krafträder festgelegt werden. Für neue Typen von Krafträdern, die auf den Binnenmarkt gebracht werden, ist die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte verbindlich vorgeschrieben.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

6. Der Rat hat den Vorschlag in zwei Sitzungsperioden geprüft und hierbei verschiedene Änderungen vorgenommen, ohne dabei jedoch die Gesamtausrichtung des Vorschlags zu ändern. Der Rat konnte verschiedene Abänderungen des Europäischen Parlaments teilweise übernehmen und auch andere Abänderungen ihrem Grundsatz nach einarbeiten.
7. Der Rat hat die *Abänderungen 1 und 26* in geringfügig überarbeiteter Form übernommen. Das Datum für „alle Typen“ wurde auf den 1. Juli 2004 vorverlegt. Für Enduro- und Trial-Krafträder wird eine befristete Befreiung in Bezug auf das Inkrafttreten der Grenzwerte im Jahr 2003 gewährt.
8. Der Rat hat sich das in *Abänderung 18* zum Ausdruck kommende Anliegen des Parlaments hinsichtlich der Bedürfnisse kleiner Hersteller zu Eigen gemacht und die Kommission aufgefordert, bei der Ausarbeitung der künftigen Politik den wirtschaftlichen Auswirkungen auf Hersteller mit geringem Produktionsvolumen Rechnung zu tragen.
9. Der Rat hat die vorgeschlagenen Grenzwerte für Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC) von großen Krafträdern verschärft. Dies steht im Einklang mit der vom Parlament in *Abänderung 23* in Aussicht genommenen Entwicklung.
10. Der Rat teilt die Bedenken des Parlaments hinsichtlich der Partikelemissionen (*Abänderungen 2 und 23*). Der Rat hat jedoch noch keine genauen Bestimmungen oder Grenzwerte festgelegt, sondern die Kommission aufgerufen, weitere Studien in diesem Bereich durchzuführen und ein geeignetes Prüfungsverfahren zu entwickeln, das ab dem 1. Januar 2004 für neue Typgenehmigungen gelten soll.

⁽¹⁾ ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 140.

⁽²⁾ ABl. C 123 vom 25.4.2001, S. 22.

⁽³⁾ ABl. C 276 vom 1.10.2001, S. ...

11. Der Rat teilt ferner die Auffassung des Parlaments, wonach On-board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) und die Kontrolle der Übereinstimmung in Gebrauch befindlicher Fahrzeuge bei künftigen Maßnahmen zur Emissionsminderung eine Rolle spielen sollten (*Abänderungen 6, 13, 14, 15, 20, 22, 24 und 25*). Nach Auffassung des Rates ist es aber zu früh, um Rechtsvorschriften für solche Strategien zu erlassen; er würde es vorziehen, dass die Kommission weitere Arbeiten in diesem Bereich durchführt und erst dann geeignete Vorschläge unterbreitet (nach *Abänderung 21* ist dies auch die Auffassung des Parlaments).
12. Der Rat stimmt mit dem Parlament darin überein, dass Bestimmungen zur Verhinderung von Vorrichtungen erforderlich sind, die ein Abschalten oder eine Umgehung der emissionsmindernden Bauteile ermöglichen (*Abänderungen 7 und 16*). Zu diesem Zweck hat der Rat eine Definition des Begriffs „Abschalteinrichtung“, eine Vorschrift zur Dokumentierung der technischen Spezifikationen durch die Hersteller und ein Verbot der Verwendung solcher Vorrichtungen hinzugefügt.
13. Was die CO₂-Emission anbelangt, so kann sich der Rat mit dem in den *Abänderungen 8 und 17* zum Ausdruck gebrachten Standpunkt des Parlaments anfreunden. Der Rat hat die Kommission aufgefordert, ein Verfahren zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen zu entwickeln und einen Vorschlag vorzulegen, der die obligatorische Messung solcher Emissionen im Rahmen der Erteilung einer Typgenehmigung vorsieht.
14. Der Rat hat einen Termin festgelegt, bis zu dem die Kommission ihren Vorschlag für einen neuen Prüfzyklus zur Messung der Emissionen in der Prüfung Typ I unterbreiten soll, wobei der Rat allerdings einen etwas späteren Termin vorzieht als den, der vom Parlament in *Abänderung 19* vorgeschlagen wird. Der Rat hat ferner, wie auch in *Abänderung 20* vorgesehen, einen Termin für neue Vorschläge festgelegt, die von der Kommission zu unterbreiten sind, wobei auch hier das vom Rat gewählte Datum etwas später liegt.
15. *Abänderungen 3, 5, 10 und 11*

Der Rat hält es für verfrüht, für 2006 verbindliche Grenzwerte festzulegen, da die Arbeiten zur Verbesserung der Technik und zur Entwicklung von Prüfverfahren noch im Gange sind. Der Rat begrüßt zwar die Überlegung, für Fahrzeuge, die strengere zulässige Grenzwerte einhalten, steuerliche Anreize vorzusehen, kann aber nicht akzeptieren, diese Grenzwerte ab 2006 verbindlich vorzuschreiben.

16. *Abänderungen 4, 7, 12 und 21*

Der Rat konnte die Einführung steuerlicher Anreize für die Nachrüstung von älteren Kraftfahrzeugen nicht akzeptieren. Er hat jedoch die Kommission aufgefordert, die technischen Entwicklungen im Bereich der Emissionsminderungstechnologie, einschließlich in Bezug auf Austauschkatalysatoren, zu verfolgen.

Weitere Änderungen am Kommissionsvorschlag

17. Der Rat hat den Vorschlag der Kommission in folgenden Punkten geändert bzw. präzisiert:

- Die zulässigen Grenzwerte für Stickoxyde (NO_x) sind für alle Krafträder auf 0,15 g/km anstelle der von der Kommission für kleine und große Krafträder vorgeschlagenen Grenzwerte von 0,2 bzw. 0,1 g/km festgelegt worden. Der Rat hat in diesem Zusammenhang ferner präzisiert, dass für kleine Krafträder der in der Richtlinie 97/24/EG vorgesehene Prüfzyklus ohne Aufwärmphase verwendet werden muss, während für große Krafträder der Prüfzyklus gemäß der Richtlinie 98/69/EG anwendbar ist (siehe Anhang, Abschnitt 2.2.1.1.5).

- Der Rat hat die Kommission aufgefordert, in einen bis 31. Dezember 2002 vorzulegenden Vorschlag Bestimmungen über Dauerhaltbarkeitsanforderungen sowie neue Bestimmungen für Kleinkrafträder, einschließlich einer neuen Reihe von Grenzwerten für Partikelemissionen, aufzunehmen.

IV. SCHLUSSBEMERKUNG

18. Der Rat ist der Auffassung, dass er dadurch, dass er den Großteil des Kommissionsvorschlags gebilligt und auch verschiedene Abänderungen des Europäischen Parlaments übernommen hat, zu einer praktikablen Lösung gelangt ist, die ein hohes Maß an Umweltschutz sicherstellt.
-