



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 4.12.2002
KOM(2002) 721 endelig

2002/0074 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens
artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

Europa-Parlamentet godkendte på sin plenarsamling den 7. november 2001 Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe med forbehold af en række ændringsforslag [KOM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

Europa-Parlamentet tilslutter sig i det store og hele de grundlæggende dele af Kommissionens forslag. Det har imidlertid vedtaget en række ændringsforslag, som Kommissionen har benyttet som udgangspunkt ved udarbejdelsen af en række ændringer til den oprindelige tekst.

Hovedparten af Europa-Parlamentets ændringsforslag gør ordlyden af Kommissionens nuværende forslag tydeligere og bedre. Nogle af de øvrige tilføjer noget nyt til forslaget ved at styrke nogle af dets aspekter, og et ændringsforslag øger fleksibiliteten. Alle ændringsforslagene er indarbejdet i nærværende ændrede forslag. De falder især inden for følgende områder:

- En udtrykkelig omtale i betragtningerne af, at de eksisterende ro-ro-skibes frist for opfyldelse af kravene, jf. artikel 7, stk. 2, ikke må indvirke på den nuværende anvendelse af de særlige stabilitetskrav i de medlemsstater, der har indgået Stockholm-aftalen. Denne tydeliggørelse supplerer henvisningen i forslagets artikel 3, stk. 2, til artikel 4, stk. 1, litra e, i Rådets direktiv 1999/35/EF¹.
- Præcisering af, at højhastighedspassagerfartøjer ikke bør behøve at opfylde kravene i direktivet, hvis de opfylder de specifikke internationale regler for sådanne skibe.
- Ændring af definitionerne af "ro-ro-passagerskib" og "passager", så de kommer i overensstemmelse med SOLAS-konventionen.
- Ændring af fristen for, hvornår ro-ro-skibe, der på tidspunktet for direktivets vedtagelse allerede opfylder stabilitetskravene i SOLAS-konventionen (SOLAS 90-kravene), skal være i overensstemmelse med direktivet. Denne bestemmelse, der har en mere fleksibel frist, gælder kun for skibe, der allerede har en høj grad af stabilitet lang tid før den 1. oktober 2010 (opfyldelse af SOLAS 90-kravene).
- Forbedring af bestemmelserne om specifikke tilladelser til årstidsbestemt sejlads og sejlads i kortere tidsrum med bestemte ro-ro-skibe.
- Ændring af datoen for gennemførelse, der bliver 18 måneder fra direktivets ikrafttræden.

Der er ikke foretaget nogen ændringer i forslagets tekniske bilag (bilag I og II), som ikke er gengivet i nærværende ændrede forslag.

I overensstemmelse med artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen således sit forslag.

¹ Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer; EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Som led i den fælles transportpolitik må der vedtages yderligere foranstaltninger for at forbedre sikkerheden ved passagerbefordring til søs.
- (2) Fællesskabet ønsker at gøre alt, hvad der er muligt, for at undgå, at der sker ulykker med ro-ro-passagerskibe og derfor går menneskeliv tabt.
- (3) Ro-ro-skibes overlevelsessevne efter en kollision, udtrykt ved deres stabilitet ved havari, er af afgørende betydning for passagerernes og besætningens sikkerhed og særlig relevant for eftersøgnings- og redningsarbejdet; hvis et ro-ro-skib med lukket ro-ro-dæk havarerer ved kollision, består den største fare for dets stabilitet i virkningerne af, at der akkumuleres en betydelig mængde vand på et sådant dæk.
- (4) Personer, der rejser med ro-ro-passagerskibe, og besætningen om bord på sådanne skibe kan med god ret kræve samme høje sikkerhedsniveau, uanset hvor i Fællesskabet skibet er i fart.
- (5) I betragtning af, at passagerbefordring til søs er et led i gennemførelsen af det indre marked, kan der mest effektivt etableres et fælles sikkerhedsniveau for alle skibe i Fællesskabet ved hjælp af foranstaltninger på fællesskabsplan.

² EFT C [...], [...], s. [...].

³ EFT C [...], [...], s. [...].

⁴ EFT C [...], [...], s. [...].

- (6) Foranstaltninger på fællesskabsplan er det bedste middel til at sikre en ensartet gennemførelse af en række principper, der er vedtaget inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og dermed undgå forvridning af konkurrencen mellem forskellige selskaber, der har ro-ro-passagerskibe i fart i Fællesskabet.
- (7) Der blev på SOLAS-konferencen i 1990 fastsat generelle internationale krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari, og de er indarbejdet i kapitel II-1, afsnit B, punkt 8, i SOLAS-konventionen (SOLAS 90-kravene). Disse krav gælder i hele Fællesskabet, eftersom SOLAS-konventionen gælder umiddelbart for international fart, og eftersom Rådets direktiv 1998/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe⁵ gælder for indenrigsfart.
- (8) SOLAS 90-kravene til stabilitet ved havari omfatter implicit virkningerne af indtrængning af vand på ro-ro-dækket under forhold på søen med en signifikant bølgehøjde på 1,5 m.
- (9) IMO-resolution 14 fra SOLAS-konferencen i 1995 gav IMO's medlemmer mulighed for at indgå regionale aftaler, hvis de fremherskende forhold på søen og andre lokale forhold kræver særlige stabilitetskrav inden for et bestemt område.
- (10) Otte nordeuropæiske lande, heriblandt syv af Fællesskabets medlemsstater, blev den 28. februar 1996 i Stockholm enige om at stille større krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet ved havari for at tage højde for virkningerne af akkumulering af vand på ro-ro-dækket og sætte skibet i stand til at overleve under mindre gunstige vejrforhold end forudsat i SOLAS 90-kravene, nemlig ved en signifikant bølgehøjde på op til 4 m.
- (11) Ifølge aftalen, der betegnes Stockholm-aftalen, afhænger de særlige stabilitetskrav direkte af, hvilket havområde skibet opererer i, og helt præcist af den signifikante bølgehøjde, der er registreret i det pågældende fartsområde; den signifikante bølgehøjde i det område, skibet opererer i, er bestemmende for, hvilken vandhøjde der tænkes at opstå på vogndækket, hvis der indtræffer en skade.
- (12) Ved afslutningen af den konference, hvor Stockholm-aftalen blev vedtaget, konstaterede Kommissionen, at aftalen ikke gælder for andre dele af Fællesskabet, og erklærede, at den agtede at undersøge, hvilke lokale forhold der er fremherskende i de europæiske farvande, der besejles af ro-ro-passagerskibe, og tage de nødvendige initiativer.
- (13) Rådet indføjede en erklæring i mødeprotokollen fra Rådets 2074. samling den 17. marts 1998 og fremhævede behovet for at sikre samme sikkerhedsniveau for alle passagerfærger, der sejler under samme forhold, hvad enten det er i international fart eller indenrigsfart.
- (14) Som en følge af Express Saminas forlis vedtog Europa-Parlamentet den 5. oktober 2000 beslutning B5-0783, 0787 og 0791/2000, hvori det udtrykkelig erklærede at afvente Kommissionens vurdering af effektiviteten af Stockholm-aftalen og andre foranstaltninger til forbedring af passagerskibes stabilitet og sikkerhed.

⁵ EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

- (15) En ekspertundersøgelse, som Kommissionen har foranstaltet, har vist, at bølgehøjden i sydeuropæiske farvande er den samme som i de nordeuropæiske; vejrforholdene er muligvis generelt mere gunstige i Sydeuropa, men stabilitetskravene i Stockholm-aftalen bygger udelukkende på den signifikante bølgehøjde og på, hvordan den indvirker på akkumulering af vand på ro-ro-dækket.
- (16) Anvendelse af fællesskabssikkerhedskrav til ro-ro-passagerskibes stabilitet er af afgørende betydning for sådanne fartøjers sikkerhed og bør indgå i de fælles rammer for sikkerhed til søs.
- (17) Med det formål at forbedre sikkerheden og undgå konkurrenceforvridning bør de fælles sikkerhedskrav vedrørende stabilitet gælde for alle de ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart til eller fra en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører.
- (18) Et skibs sikkerhed er i første række flagstatens ansvar, og derfor bør hver enkelt medlemsstat sørge for, at de ro-ro-passagerskibe, der sejler under dens flag, opfylder de sikkerhedskrav, der gælder for sådanne skibe.
- (19) Medlemsstaterne bør også impliceres i deres egenskab af værtsstater; de forpligtelser, de varetager i denne egenskab, er baseret på havnestatsspecifikke forpligtelser, der er i fuld overensstemmelse med De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 (UNCLOS).
- (20) De særlige stabilitetskrav i dette direktiv bør bygge på en metode til beregning af vandhøjden på ro-ro-dækket efter en kollisionsskade ud fra to grundparametre, nemlig skibets restfribord og den signifikante bølgehøjde i skibets fartsområde, **jf. metoden i bilagene til Stockholm-aftalen**.
- (21) Medlemsstaterne bør fastlægge og offentliggøre den signifikante bølgehøjde i de havområder, hvor **ro-ro-passagerskibe sejler i fast rutefart fra eller til deres havne de er kompetente**; for internationale ruter bør staterne i begge ender af ruten nå til enighed om den signifikante bølgehøjde, **når det er relevant og muligt**. For de samme havområder kan der ligeledes fastlægges en signifikant bølgehøjde for årtidsbestemt sejlads.
- (22) Alle ro-ro-passagerskibe i sejlads inden for dette direktivs anvendelsesområde bør opfylde de stabilitetskrav, der følger af den signifikante bølgehøjde i det pågældende fartsområde; de bør være forsynet med et overensstemmelsesdokument, som udstedes af flagstaten, og som alle de øvrige medlemsstater bør acceptere.
- (23) SOLAS 90-stabilitetskravene giver samme sikkerhedsniveau som dette direktivs særlige stabilitetskrav for skibe i fart i områder med en signifikant bølgehøjde på op til 1,5 m.
- (24) Da det kan blive nødvendigt at foretage konstruktionsmæssige ændringer af eksisterende **ro-ro-passagerskibe**, førend de kan opfylde de særlige stabilitetskrav, bør kravene indføres over en årrække, således at de berørte dele af branchen får tilstrækkelig tid til at opfylde kravene; dertil behøves der en tidsplan for overgangsperioden for eksisterende skibe. **Denne tidsplan bør ikke påvirke anvendelsen af de særlige stabilitetskrav i Stockholm-aftalens signatarstater.**

(24a) I henhold til artikel 4, stk. 1, litra e), i Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer skal værtsstaten at kontrollere, at ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer overholder de særlige krav til stabilitet, der er vedtaget på regionalt niveau og gennemført i den nationale lovgivning, når sådanne skibe sejler på en rute i den pågældende region, som er omfattet af den nationale lovgivning.

(24b) Højhastighedspassagerfartøjer som defineret i regel X/1 i SOLAS-konventionen af 1974, med senere ændringer, bør ikke være forpligtet til at opfylde bestemmelserne i dette direktiv, hvis de opfylder alle bestemmelserne i IMO's internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer ("International Code for Safety of High Speed Craft") med senere ændringer.

(25) Da de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv er generelle foranstaltninger i betydningen i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁶, vedtages de ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5.

(26) Målene for den foreslåede foranstaltning, nemlig beskyttelse af menneskeliv til søs gennem forbedring af ro-ro-passagerskibes overlevelsessevne i tilfælde af havari, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemstaterne og kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, på grund af sit omfang og sine virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, begrænser nærværende direktiv sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Formål

Formålet med dette direktiv er at indføre et ensartet niveau for særlige krav til ro-ro-passagerskibes stabilitet, for dermed at forbedre denne skibstypes overlevelsessevne i tilfælde af havari og **garantere øge sikkerheden for passagerer og besætning et højt sikkerhedsniveau.**

Artikel 2
Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- a) "ro-ro-passagerskib": **et skib, der befordrer flere end 12 passagerer og har ro-ro lastrum eller speciallastrum som defineret i regel II-2/3 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974 med senere ændringer** et søgående passagerskib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer

⁶ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- b) "nyt skib": et skib, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et tilsvarende konstruktionsstadium den 1. oktober 2004 eller senere; et tilsvarende konstruktionsstadium betyder det stadium, hvor:
- i) konstruktion, der kan identificeres med et bestemt skib/fartøj, er påbegyndt, og
 - ii) samling af dette skib/fartøj er påbegyndt og udgør ikke under 50 tons eller, hvis det er mindre, mindst 1% af den anslåede samlede skrogvægt
- c) "eksisterende skib": et skib, der ikke er et nyt skib
- d) "passager": enhver person, bortset fra skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib, **og bortset fra børn under 1 år**
- e) "internationale konventioner": den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, i det følgende benævnt Solas-konventionen af 1974, og den internationale konvention om lastelinjer af 1966, med ~~de på datoen for vedtagelsen af dette direktiv~~ gældende protokoller og ændringer
- f) "fast rutefart": en række sejlads med ro-ro-passagerskibe, der gennemføres mellem de samme to eller flere havne:
- i) enten i henhold til en offentliggjort fartplan
 - ii) eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejlads
- g) "Stockholm-aftalen": den aftale, der er indgået den 27.-28. februar 1996 i Stockholm i henhold til resolution 14 "Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships", vedtaget den 29. november 1995 på SOLAS-konferencen
- h) "flagstatens administration": de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag ro-ro-passagerskibet har ret til at føre
- i) "værtsstat": en medlemsstat, fra eller til hvis havne et ro-ro-passagerskib er i fast rutefart
- j) "international fart": en rejse over hav fra en havn i en medlemsstat til en havn uden for den pågældende medlemsstat eller omvendt
- k) "særlige stabilitetskrav": stabilitetskravene i bilag I
- l) "signifikant bølgehøjde" (hs): den gennemsnitlige højde af den største tredjedel af de observerede bølger i et givet tidsrum
- m) "restfribord": minimumsafstanden mellem det skadede ro-ro-dæk og den endelige vandlinje ved skadestedet, idet der ikke skal tages hensyn til effekten af den mængde vand, der er akkumuleret på det skadede ro-ro-dæk.

Artikel 3
Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på alle ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart på en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører.
2. Hver enkelt medlemsstat skal i sin egenskab af værtsstat sikre, at ro-ro-passagerskibe, der fører en ikke-medlemsstats flag, i fuldt omfang opfylder direktivets krav, førend de kan gå i fart på havne i denne medlemsstat, jf. bestemmelserne i artikel 4 i direktiv 1999/35/EF.

Artikel 4
Signifikante bølgehøjder

Der benyttes signifikante bølgehøjder (h_s) til at beregne den højde af vand på vogndækket, der anvendes i de særlige stabilitetskrav i bilag I. Tallene for signifikant bølgehøjde må ikke overskrides med en sandsynlighed på over 10% om året.

Artikel 5
Havområder

1. Senest 6 måneder inden datoen i artikel 13 udarbejder værtsmedlemsstaterne en liste over **havområder, hvor ro-ro-passagerskibe sejler i fast rutefart fra eller til deres havne, og de** signifikante bølgehøjder i **disse områder** de havområder, hvor de er kompetente.
2. Havområderne og de gældende værdier for signifikant bølgehøjde fastlægges, **når det er relevant og muligt**, i fællesskab af staterne i begge ender af ruten, det være sig medlemsstater eller tredjelande. Hvis skibets rute går gennem mere end ét havområde, skal skibet opfylde de særlige stabilitetskrav for den største signifikante bølgehøjde, der forekommer i disse områder.
3. Listen indsendes til Kommissionen og offentliggøres i en offentlig database, som der er adgang til via den kompetente søfartsmyndigheds netsted. Kommissionen underrettes ligeledes om, hvor sådanne oplysninger ligger, og om eventuelle ajourføringer med en begrundelse herfor.

Artikel 6
Særlige stabilitetskrav

1. Alle ro-ro-passagerskibe, der er omfattet af artikel 3, stk. 1, skal opfylde de særlige stabilitetskrav i bilag I, uden at kravene i regel II-1/8 i SOLAS-konventionen vedrørende vandtæt inddeling og stabilitet ved havari tilsidesættes.
2. For ro-ro-passagerskibe, der **udelukkende** udfører sejlads i havområder, hvor den signifikante bølgehøjde er højst 1,5 m, anses opfyldelse af kravene i regel II-1/8 i SOLAS-konventionen for ækvivalent med opfyldelse af de særlige stabilitetskrav i bilag I.

3. Når medlemsstaterne anvender kravene i bilag I, følger de retningslinjerne i bilag II, for så vidt som det er praktisk muligt og foreneligt med, hvordan det pågældende skib er konstrueret.

Artikel 7

Indførelse af de særlige stabilitetskrav

1. Nye ro-ro-passagerskibe skal opfylde de særlige stabilitetskrav i bilag I.
2. Eksisterende ro-ro-passagerskibe **undtagen dem, der er omfattet af undtagelsen i artikel 6, stk. 2,** skal opfylde de særlige stabilitetskrav i bilag I senest den 1. oktober 2010.

Eksisterende ro-ro-passagerskibe, som på datoen for dette direktivs vedtagelse opfylder kravene i regel II-1/8 i SOLAS-konventionen (SOLAS 90-kravene), skal opfylde de særlige stabilitetskrav i bilag I senest den 1. oktober 2015. Denne bestemmelse tilsidesætter ikke anvendelsen af artikel 4, stk. 1, litra e), i direktiv 1999/35/EF.

Artikel 8

Dokumenter

1. Såvel nye som eksisterende ro-ro-passagerskibe, der fører en medlemsstats flag, skal være forsynet med et dokument, som erklærer, at skibet opfylder de i artikel 6 og bilag I fastsatte særlige stabilitetskrav.

Dokumentet, **der kan kombineres med dermed beslægtede certifikater,** udstedes af flagstatens administration, og det skal være angivet, for hvilken signifikant bølgehøjde skibet opfylder de særlige stabilitetskrav, og for hvilket havområde dokumentet oprindeligt er udstedt.

Dokumentet er gyldigt, så længe skibet sejler inden for **et samme** havområde **eller inden for andre områder, hvor der er registreret med samme eller lavere** signifikante bølgehøjde.

2. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af værtsstat dokumenter, som er udstedt af en anden medlemsstat i medfør af dette direktiv.
3. Hver enkelt medlemsstat accepterer i sin egenskab af værtsstat dokumenter, som er udstedt af ikke-medlemsstater, og hvori de erklærer, at skibet opfylder de særlige stabilitetskrav.

Artikel 9

*Årstidsbestemt sejlads **og sejlads i kortere tidsrum***

1. Hvis et selskab, som på årsbasis opererer med fast rutefart, ønsker at indsætte yderligere ro-ro-passagerskibe til at sejle i **et kortere tidsrum** en del af året på denne faste rute, skal det senest **13** måneder, inden de yderligere skibe indsættes på den pågældende rute, underrette de kompetente myndigheder i værtsstaten eller -staterne herom. **Hvis imidlertid uforudsete omstændigheder gør det nødvendigt hurtigt**

at indsætte et ro-ro-erstatningspassagerskib for at kunne opretholde sejladsen, finder bestemmelserne i direktiv 1999/35/EF anvendelse.

- 1a. Hvis et selskab ønsker at operere med fast rutefart i en bestemt del af året for et tidsrum, der maksimalt udgør 6 måneder, skal det senest 3 måneder inden påbegyndelsen af denne rutefart underrette de kompetente myndigheder i værtsstaten eller -staterne herom.**

Hvis sådan årstidsbestemt sejlads finder sted under forhold, hvor den signifikante bølgehøjde er lavere end værdien for helårssejlads i samme havområde, kan den kompetente myndighed benytte den årstidsbestemte signifikante bølgehøjde **i den kortere del af året** til at beregne vandhøjden, når den anvender de særlige stabilitetskrav i bilag I. **Medlemsstaterne og, hvis det er relevant og muligt, staterne i begge ender af ruten, medlemsstater såvel som tredjelande, skal aftale være enige om, hvilken værdi for signifikant bølgehøjde der skal gælde for denne kortere del den pågældende periode af året.**

2. Når de kompetente myndigheder i værtsstaten eller -staterne har givet tilladelse til årstidsbestemt sejlads som omhandlet i stk. 1 **og 1a**, skal ro-ro-passagerskibe, der foretager sådan sejlads, være forsynet med et dokument, der erklærer, at skibet opfylder direktivets bestemmelser, jf. artikel 8, stk. 1.

Artikel 10 Tilpasning

Bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 11, stk. 2, hvis det er påkrævet af hensyn til den internationale udvikling, især inden for IMO (Den Internationale Søfartsorganisation), eller hvis direktivet kan blive mere effektivt på baggrund af erfaringer og den tekniske udvikling.

Artikel 11 Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, som er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EØF⁷, består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.
3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til 8 uger.

⁷ EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.

Artikel 12
Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter selv sanktionerne for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 13
Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest **18 måneder efter dets ikrafttræden** ~~den 1. januar 2004~~. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 14
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 15
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand