



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming daarvan op de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde stabiliteitsvereisten

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2022) 29 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Dit voorstel behelst een wijziging van Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen¹.

In het kader van het programma van de Commissie voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) en de agenda voor betere regelgeving en als onmiddellijke follow-up van de geschiktheidscontrole van de EU-wetgeving² inzake de veiligheid van passagiersschepen heeft de Commissie in 2017 drie voorstellen tot wijziging van die wetgeving ingediend. Op 15 november 2017 hebben het Europees Parlement en de Raad de Richtlijnen 2017/2108³, 2017/2109⁴ en 2017/2110⁵ vastgesteld.

Ook Richtlijn 2003/25/EG betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen maakte het voorwerp uit van die geschiktheidscontrole. De Commissie heeft echter geen voorstel tot wijziging van die richtlijn ingediend omdat er op dat moment binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) nog besprekingen plaatsvonden over stabiliteitsnormen voor schepen in beschadigde toestand. Na de goedkeuring van de herziene internationale vereisten⁶ kan de Commissie nu een wijziging van de EU-vereisten inzake lekstabiliteit voorstellen.

De algemene doelstelling van de herziening van de EU-wetgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen is het bestaande regelgevingskader te vereenvoudigen en te stroomlijnen, om i) de EU-regels die nodig en evenredig zijn te behouden; ii) de correcte toepassing daarvan te waarborgen; en iii) mogelijke overlappingsen tussen verplichtingen en tegenstrijdigheden tussen gerelateerde wetteksten weg te werken. De overkoepelende doelstelling is zorgen voor een duidelijk, eenvoudig en actueel rechtskader dat gemakkelijker kan worden toegepast, gecontroleerd en gehandhaafd, zodat het algemeen veiligheidsniveau toeneemt.

¹ PB L 123 van 17.5.2003, blz. 22.

² De resultaten werden op 16 oktober 2015 meegedeeld aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2015) 508).

³ Richtlijn (EU) 2017/2108 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 40).

⁴ Richtlijn (EU) 2017/2109 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 tot wijziging van Richtlijn 98/41/EG van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen en Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 52).

⁵ Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

⁶ Die voorschriften zijn vastgelegd in het Internationaal Verdrag betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) van 1974, als gewijzigd (wijzigingen van 2020, hierna “SOLAS 2020” genoemd).

Op schepen die internationale reizen maken, waaronder reizen tussen twee lidstaten, zijn zowel internationale verdragen (onder de bevoegdheid van de IMO) als bepaalde EU-regels van toepassing. Het belangrijkste verdrag op het gebied van veiligheid is het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) van 1974 en het bijbehorende protocol van 1988. De algemene stabiliteitsvereisten van SOLAS 90 (zoals gedefinieerd in de tekst van de richtlijn met alle toepasselijke wijzigingen), zijn op deterministische basis vastgesteld en zijn opgenomen in voorschrift II-1/B/8 van het SOLAS-Verdrag. Deze vereisten zijn in de hele Unie van toepassing als gevolg van de directe toepassing van het SOLAS-Verdrag op internationale reizen en de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (herschikking)⁷ op binnenlandse reizen.

Naast de internationale vereisten, zijn er specifieke EU-regels voor passagiersschepen, ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidsvaartuigen. Richtlijn 2003/25/EG bevat stabiliteitseisen voor ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand. Die gelden voor alle ro-ro-passagiersschepen waarmee internationale geregelde diensten worden onderhouden van of naar een haven in een lidstaat, ongeacht de vlag waaronder zij varen. Die eisen moeten de stabiliteit van die schepen waarborgen in geval van schade, hetgeen de overlevingskansen van dit type vaartuigen in geval van aanvaringsschade verhoogt. In de nasleep van het ongeval met de *MS Estonia* op 28 september 1994, namen acht Europese landen, waaronder zeven EU-lidstaten, het initiatief om middels het Verdrag van Stockholm van 28 februari 1996 een strengere lekstabiliteitsnorm voor ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand in te voeren, teneinde rekening te houden met het effect van de verzameling van water op het ro-ro-dek en om het schip in staat te stellen te overleven bij een zwaardere toestand van de zee dan volgens de norm van het SOLAS 90-verdrag, tot significante golfhoogten van 4 m. Dit initiatief heeft de Commissie ertoe gebracht een voorstel voor een richtlijn in te dienen en leidde vervolgens tot de vaststelling van Richtlijn 2003/25/EG door het Europees Parlement en de Raad.

De specifieke stabiliteitseisen van de EU komen bovenop de SOLAS-eisen inzake lekstabiliteit om rekening te houden met water op het ro-ro-dek bij schade aan het schip, waarvan de hoeveelheid afhangt van het vrijboord in beschadigde toestand en van de significante golfhoogte in het vaargebied. De eisen van Richtlijn 2003/25/EG zijn ook van toepassing op ro-ro-passagiersschepen die in het kader van Richtlijn 2009/45/EG binnenlands vervoer in de Europese Unie verrichten. In deze richtlijn worden schepen en zeegebieden ingedeeld in vier categorieën (A, B, C en D) op basis van de afstand tot de kust en de kritieke golfhoogte. Op ro-ro-passagiersschepen van de klassen A, B en C moeten de eisen van Richtlijn 2003/25/EG worden toegepast.

Op basis van de Refit-analyse van de wetgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen is de aanbeveling gedaan om te bekijken of de regelgevingsaanpak van de EU inzake specifieke stabiliteitseisen voor ro-ro-passagiersschepen kan worden afgestemd op de internationale wetgeving, op voorwaarde dat het huidige veiligheidsniveau van Richtlijn 2003/25/EG ten minste wordt gehandhaafd.

Gezien de verschillen tussen het herziene SOLAS-Verdrag (versie van toepassing sinds 2020) en de specifieke EU-eisen inzake lekstabiliteit voor ro-ro-passagiersschepen, is de behoefte aan Richtlijn 2003/25/EG en de toegevoegde waarde daarvan beoordeeld op basis van de vraag of de SOLAS-eisen hetzelfde veiligheidsniveau waarborgen.

⁷ PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

Volgens de Refit-conclusies van de Commissie en rekening houdend met de ontwikkelingen op internationaal niveau, heeft de Commissie de opdracht gekregen om te onderzoeken of kon worden voorgesteld om de specifieke EU-eisen inzake lekstabiliteit voor ro-ro-passagiersschepen te wijzigen of in te trekken als de internationale normen (vanaf 2020) tot tevredenheid van de Unie zouden worden aangescherpt. Daartoe hebben deskundigen een studie uitgevoerd waarin de technische en beleidsopties werden geanalyseerd, namelijk de verschillende opties met betrekking tot de vereiste indelingsindex R, de bij Richtlijn 2009/45/EG opgelegde beperkingen van de golfhoogte in een probabilistisch concept en alternatieven voor aanvullende deterministische eisen. In de studie is ook onderzocht of de eisen van Richtlijn 2003/25/EG relevant zouden blijven zolang het overeenkomstige op internationaal niveau vastgestelde veiligheidsniveau niet gelijkwaardig of superieur is gebleken.

Afgezien van de technische oplossingen voor de berekening van de lekstabiliteit voor verschillende scheepstypen, is op basis van de resultaten van het deskundigenonderzoek ook aanbevolen om in het probabilistische concept geen rekening te houden met beperkingen van de golfhoogte. Uit de voorbeeldberekeningen voor schepen is niet gebleken dat golfhoogtebeperkingen op basis van hetzij de genormaliseerde S-factor, hetzij de verwachte kritieke golfhoogte een significant effect hebben op het algemene overlevingsvermogen, uitgedrukt door de A-index. Daarom heeft het in een probabilistisch concept geen zin om afzonderlijke eisen voor de operationele golfhoogtebeperkingen in te voeren als het om lekstabiliteit gaat.

Rekening houdend met de resultaten van de studie en met de algemene doelstelling om het EU-regelgevingskader voor de veiligheid van passagiersschepen te vereenvoudigen en te stroomlijnen, is een voorstel tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG opgesteld. De specifieke doelstellingen van de herziening zijn:

- voor zover praktisch uitvoerbaar, zorgen voor consistentie met de recentelijk geactualiseerde internationale IMO-normen inzake lekstabiliteit voor passagiersschepen;
- het verminderen van de complexiteit en de technische en administratieve lasten, die voornamelijk voortvloeien uit de twee verschillende regelingen voor de beoordeling van de overlevingskansen van ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand;
- de dubbelzinnigheid van definities en vereisten waar mogelijk verminderen in het licht van de gewijzigde Richtlijn 2009/45/EG; en
- het schrappen van achterhaalde bepalingen betreffende internationale instrumenten die niet meer relevant of van kracht zijn.

Omwille van de duidelijkheid en de samenhang worden in dit voorstel ook talrijke definities en verwijzingen naar relevante EU-wetgeving en SOLAS-voorschriften geactualiseerd.

• **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het voorstel is volledig in overeenstemming met de drie wijzigingsrichtlijnen inzake de veiligheid van passagiersschepen (Richtlijnen 2017/2108, 2017/2109 en 2017/2110) die in december 2017 zijn vastgesteld. Het zorgt ook voor de samenhang met Richtlijn 2009/16/EG⁸ betreffende havenstaatcontrole. Het komt bovendien volledig tegemoet aan de aanbevelingen

⁸ Idem.

van de geschiktheidscontrole en het Witboek 2011 inzake de toekomst van het vervoer⁹, waarin werd gesteld dat het EU-regelgevingskader inzake de veiligheid van passagiersschepen moest worden gemoderniseerd.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel maakt deel uit van het Refit-programma van de Commissie. Door ervoor te zorgen dat de bestaande wetgeving eenvoudig en duidelijk is, geen overbodige last creëert en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen draagt het voorstel bij aan de agenda voor betere regelgeving van de Commissie. Het draagt eveneens bij aan de zeevervoersstrategie 2018 door het waarborgen van hoogwaardige geregelde veerbootdiensten voor passagiers binnen de EU.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van de wijzigingsrichtlijn is artikel 100, lid 2, VWEU, dat voorziet in maatregelen om de veiligheid van het vervoer te verbeteren en in specifieke bepalingen voor het zeevervoer.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Op verzoek van de Raad¹⁰ is de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen grotendeels geïnspireerd op en opgesteld op basis van de internationale voorschriften, als reactie op een aantal ernstige ongevallen (zoals de ongevallen met de *Herald of Free Enterprise* en de *Estonia*). In vergelijking met de internationale normen die in de IMO-verdragen zijn vastgelegd, gelden op EU-niveau voor bepaalde aspecten strengere regels, zoals de bij Richtlijn 2003/25/EG vastgestelde eisen inzake lekstabiliteit voor ro-ro-schepen.

De wetgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen is relevant voor de meeste lidstaten, zowel voor vlaggenstaten als havenstaten, met uitzondering van vier landen die niet aan een zee grenzen.

- **Evenredigheid**

Het voorstel is opgesteld in het licht van de recentste ontwikkelingen op internationaal niveau en de resultaten van de technische studie van de Commissie, waarin het regelgevingskader van Richtlijn 2003/25/EG werd vergeleken met dat van SOLAS 2020 en waarin mogelijke veiligheidslacunes tussen de twee reeksen voorschriften zijn opgespoord en aangetoond. De Commissie heeft ook alternatieve maatregelen vastgesteld, geanalyseerd en overwogen om die veiligheidslacunes weg te werken (om de veiligheid te verhogen) door rekening te houden met de algehele overlevingskansen van het schip.

Het voorstel om de eisen inzake lekstabiliteit voor nieuwe en nieuw gecertificeerde ro-ro-passagiersschepen te wijzigen en om overlappings- en achterhaalde definities en verwijzingen te schrappen, wordt als de enige evenredige en coherente optie beschouwd. Dit waarborgt dat het huidige hoge veiligheidsniveau niet in het gedrang komt.

⁹ Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (COM/2011/0144).

¹⁰ Resolutie van de Raad van 22 december 1994 over de veiligheid van roll-on/roll-off-passagiersschepen (94/C 379/05), PB C 379 van 31.12.1994, blz. 8.

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, blijft een richtlijn het meest geschikte instrument om die doelstellingen te bereiken. Bij de richtlijn worden gemeenschappelijke beginselen en veiligheidsniveaus vastgesteld en wordt de handhaving daarvan gewaarborgd. Elke individuele lidstaat bepaalt echter zelf welke praktische en technische procedures voor de toepassing van die eisen moeten worden toegepast. Daarbij is elke lidstaat verantwoordelijk om te kiezen welke toepassingsinstrumenten het best in zijn interne systemen passen. Een richtlijn zorgt er ook voor dat de vereenvoudigingsdoelstelling van dit voorstel zoveel mogelijk wordt bereikt, hoewel die uiteindelijk afhangt van de uitvoering door de individuele lidstaten.

- **Keuze van het instrument**

Een wijzigingsrichtlijn is de meest adequate juridische oplossing om een duidelijke en coherente juridische formulering te waarborgen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van de bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Uit de geschiktheidscontrole is gebleken dat de belangrijkste doelstellingen van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van schepen op het gebied van passagiersveiligheid doorgaans worden gehaald en nog altijd zeer relevant zijn. De EU-regelgeving voor de veiligheid van passagiersschepen heeft binnen de Unie gezorgd voor een gemeenschappelijk veiligheidsniveau voor passagiersschepen, gelijke concurrentievoorwaarden voor exploitanten en een toename van de scheepsoverdrachten tussen de lidstaten. De geschiktheidscontrole heeft ook aan het licht gebracht dat er nog ruimte is om het veiligheidsniveau, de efficiency en de evenredigheid van een aantal regelgevende eisen te verbeteren. Er werden aanbevelingen gedaan om een aantal dubbelzinnige, achterhaalde of overlappende vereisten te vereenvoudigen, te verduidelijken en te schrappen. Wat de eisen inzake lekstabiliteit betreft, werd in de geschiktheidscontrole aanbevolen na te gaan of de specifieke EU-eisen inzake lekstabiliteit voor ro-ro-passagiersschepen zouden kunnen worden gewijzigd of ingetrokken in het licht van de aangescherpte internationale normen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Gezien de technische aard van het voorstel is er geopteerd voor een gerichte raadpleging. De nationale deskundigen werden geraadpleegd in het kader van de groep van deskundigen inzake de veiligheid van passagiersschepen. In het kader van de externe technische studie werden twee workshops georganiseerd, waarvoor alle lidstaten, de sector en passagiersverenigingen werden uitgenodigd.

De resultaten van de externe technische studie die de Commissie ter voorbereiding van deze herziening heeft laten uitvoeren, staan in het werkdocument van de diensten van de Commissie dat bij het voorstel is gevoegd. De voorgestelde structuur waarbij de eisen inzake lekstabiliteit worden gekoppeld aan de capaciteit van de schepen genoot de steun van een grote meerderheid van nationale deskundigen. Op basis van zorgvuldig onderzochte opmerkingen van de nationale deskundigen en belanghebbenden zijn in het voorstel tijdelijke alternatieven opgenomen voor nieuwe schepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren. Het gebruik van die twee opties zal tien jaar na de invoering van de wijziging worden geëvalueerd.

Bij de beoordeling van alle opmerkingen en voorstellen die de nationale deskundigen en belanghebbenden uit het bedrijfsleven tijdens de besprekingen in de deskundigengroepen hebben gedaan, is rekening gehouden met de overkoepelende doelstelling om het bestaande veiligheidsniveau minstens te handhaven.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Deze herziening gebeurt in de eerste plaats op basis van de tijdens de geschiktheidscontrole verzamelde gegevens die zijn vermeld in het werkdocument van de Commissie van 16 oktober 2015: “Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check”¹¹.

Naast de gegevens en de raadpleging in het kader van de geschiktheidscontrole, is bij het opstellen van dit voorstel een beroep gedaan op technische en juridische deskundigen om tot een exacte formulering van de technische definities en een duidelijke wetgeving te komen. Voor die deskundigheid werd een beroep gedaan op de Commissie, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) en de deskundigengroep inzake de veiligheid van passagiersschepen. Hierover is gerapporteerd in het werkdocument bij dit voorstel.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel is een direct gevolg van de geschiktheidscontrole, waaruit was gebleken dat er ruimte was voor vereenvoudiging en afstemming en waarin de concrete mogelijkheden nauwkeurig in kaart werden gebracht. Zoals in het werkdocument van de diensten van de Commissie wordt benadrukt, is dit voorstel zeer technisch van aard. Het is gebaseerd op de resultaten van een technische studie die is uitgevoerd in samenwerking met gespecialiseerde deskundigen die over specifieke kennis op dit gebied beschikken. Bovendien voorziet dit initiatief in een afstemming op de internationale regels van de IMO. Overeenkomstig de richtsnoeren van de Commissie voor betere regelgeving is geen volwaardige effectbeoordeling uitgevoerd.

Niettemin gaat dit voorstel vergezeld van een werkdocument van de Commissie, waarin de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole worden herhaald en de voorgestelde oplossingen zowel vanuit technisch als juridisch oogpunt worden gemotiveerd. Het bevat een samenvatting van de resultaten van de technische studie die de Commissie ter onderbouwing van dit initiatief heeft uitgevoerd

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De belangrijkste doelstelling van dit voorstel is het verminderen van de complexiteit en de technische en administratieve lasten met betrekking tot de eisen inzake lekstabiliteit, die voornamelijk voortvloeien uit twee verschillende regelingen voor de beoordeling van het overlevingsvermogen van ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand. Voor zover praktisch uitvoerbaar, wordt ook gezorgd voor consistentie met recentelijk geactualiseerde internationale IMO-normen inzake lekstabiliteit voor passagiersschepen. Door de beoogde aanpassing aan de internationale regels en de vereenvoudiging wordt de rekenkundige last voor scheepsbouwbedrijven en reders verlicht.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

¹¹ SWD(2015)197.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Volgens de richtsnoeren voor betere regelgeving¹² zijn uitvoeringsplannen niet vereist voor richtlijnen met een zeer technisch toepassingsgebied.

Er werden adequate monitoring- en rapportageregelingen voor de lidstaten vastgesteld, rekening houdend met de alternatieve technische oplossingen die in het ontwerp van wijzigingsrichtlijn voor bepaalde categorieën schepen zijn voorgesteld. De belangrijkste gegevens over nieuwe schepen en de berekening van de lekstabiliteit zullen worden verzameld en geëvalueerd met de hulp van het EMSA. Tien jaar na de invoering van de nieuwe voorschriften zal een evaluatie worden uitgevoerd en zal de richtlijn worden herzien.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Toelichtende stukken zijn niet vereist: hoewel de gewijzigde eisen in de richtlijn van technische aard zijn, zijn deze voor de betrokken doelgroep niet complex.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 van het ontwerp van wijzigingsrichtlijn is het belangrijkste onderdeel en bevat wijzigingen van talrijke bepalingen van Richtlijn 2003/25/EG.

Doel, toepassingsgebied en definities

In punt 1 worden diverse bestaande definities gewijzigd, zoals “bestaand schip”, “nieuw schip”, “geregelde dienst”, “havenstaat” en “specifieke stabiliteitsvereisten”.

Significante golfhoogten

In punt 2 wordt het begrip “significante golfhoogte” beter gedefinieerd en wordt de toepassing ervan beperkt tot schepen die voldoen aan de specifieke eisen inzake lekstabiliteit van bijlage I, deel A, bij Richtlijn 2003/25/EG.

Zeegebieden

Punt 3 behelst een vereenvoudiging van de verplichting voor de lidstaten om hun lijsten van zeegebieden samen met de waarden van de significante golfhoogten bekend te maken.

Specifieke stabiliteitsvereisten

Punt 4 bevat de herziene specifieke stabiliteitsvereisten. Deze regels zijn onderverdeeld a) naar gelang van de datum waarop de kiel van een schip werd gelegd of waarop een schip zich in een soortgelijk bouwstadium bevond; en b) de capaciteit van schepen om passagiers te vervoeren. De huidige eisen blijven van toepassing op bestaande en reeds gecertificeerde schepen, terwijl nieuwe en pas gecertificeerde schepen die in de EU in dienst worden genomen voor geregelde diensten, zullen moeten voldoen aan de geactualiseerde internationale regels (SOLAS 2020 voor schepen met een capaciteit van meer dan 1350 opvarenden) in combinatie met de specifieke EU-eis inzake de R-index (SOLAS 2020 +

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

SDC3-niveau van de R-indexwaarde – voor schepen met een capaciteit van maximaal 1350 opvarenden).

Gedurende een overgangsperiode van tien jaar worden voor schepen met een capaciteit van maximaal 1350 opvarenden voor de naleving van de stabiliteitsvereisten twee alternatieven geboden: de huidige regels in deel A van bijlage I of de bijgewerkte regels in deel B van bijlage I. Na die periode van tien jaar zal het gebruik van deze twee opties worden geëvalueerd en zal de richtlijn dienovereenkomstig worden herzien.

Punt 5 behelst de schrapping van de overbodige bepalingen over de “invoering van de specifieke stabiliteitsvereisten”, het proces dat volgde op de goedkeuring van Richtlijn 2003/25/EG.

Punt 6 bevat de noodzakelijke wijzigingen van de bepalingen met betrekking tot “certificaten”. Deze wijzigingen vloeien voort uit de invoering van een nieuw deel B van bijlage I in Richtlijn 2003/25/EG en uit de wijzigingen die zijn ingevoerd bij Richtlijn (EU) 2017/2110, waarbij het begrip “staat van ontvangst” is geschrapt en vervangen door de term “havenstaat”.

In punt 7 worden de bepalingen met betrekking tot “seizoens- en korteperiodediensten” gewijzigd, rekening houdend met de vervanging van het begrip “staat van ontvangst” door “havenstaat”, alsook met de beperkte toepassing van het concept significante golfhoogte op schepen die voldoen aan de stabiliteitsvereisten van deel A van bijlage I.

In punt 8 wordt aangekondigd dat de toepassing van de herziene stabiliteitsvereiste na tien jaar zal worden geëvalueerd.

Punt 9 bevat diverse formele herzieningen van de huidige stabiliteitsvereiste die in deel A van bijlage I moeten worden opgenomen.

Punt 10 betreft de invoering van nieuwe specifieke stabiliteitsvereisten in deel B van bijlage I.

Punt 11 voorziet in de invoering van een nieuwe bijlage III, waarin de reeks technische gegevens worden omschreven die de lidstaten aan de Commissie moeten meedelen voor alle nieuwe en pas gecertificeerde ro-ro-passagiersschepen waarmee in de Unie geregelde diensten worden onderhouden. Deze gegevens zullen worden gebruikt om de uitvoering van de gewijzigde Richtlijn 2003/25/EG te evalueren.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming daarvan op de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde stabiliteitsvereisten

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ is een uniform niveau van specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen vastgesteld om, in combinatie met de eisen van het SOLAS-Verdrag die van kracht waren op de datum van vaststelling van de richtlijn (SOLAS 90), de overlevingskansen van dit type schepen bij aanvaringen te verhogen en een hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor de passagiers en de bemanning.
- (2) De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft op 15 juni 2017 bij Resolutie MSC.421 (98) herziene specifieke bepalingen inzake stabiliteitsnormen voor passagiersschepen in beschadigde toestand vastgesteld, die ook van toepassing zijn op ro-ro-passagiersschepen. Er moet rekening worden gehouden met deze ontwikkelingen op internationaal niveau en de regels en voorschriften van de Unie moeten worden afgestemd op die van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee ("het SOLAS-Verdrag") voor ro-ro-passagiersschepen die internationale reizen maken.
- (3) IMO-resolutie 14 van de SOLAS-conferentie van 1995 stond leden van de IMO toe regionale overeenkomsten aan te gaan, indien zij van oordeel waren dat de heersende toestand van de zee en andere plaatselijke omstandigheden specifieke stabiliteitsvereisten in een aangewezen gebied noodzakelijk maken. De in bijlage I bij

¹³ PB C van , blz. .

¹⁴ PB C van , blz. .

¹⁵ Richtlijn 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PB L 123 van 17.5.2003, blz. 22).

Richtlijn 2003/25/EG opgenomen deterministische eisen inzake lekstabiliteit van ro-ro-passagiersschepen verschillen van de nieuwe internationale probabilistische eisen, waarbij de veiligheid van een ro-ro-passagiersschip wordt bepaald op basis van de overlevingskans na een aanvaring. De internationale probabilistische regeling is opgenomen in hoofdstuk II-1 van het SOLAS-Verdrag. De nieuwe voorschriften moeten worden opgenomen in Richtlijn 2003/25/EG.

- (4) De vereisten van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ blijven van toepassing op ro-ro-passagiersschepen. Op basis van de beoordeling van het door het SOLAS 2020 voor verschillende formaten van ro-ro-passagiersschepen gewaarborgde veiligheidsniveau werd geconcludeerd dat voor ro-ro-passagiersschepen die meer dan 1350 opvarenden mogen vervoeren, de toepassing van de stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020 de risico's aanzienlijk vermindert ten opzichte van de eisen van Richtlijn 2003/25/EG in combinatie met het SOLAS-Verdrag zoals gewijzigd bij de relevante IMO-instrumenten die op het tijdstip van de vaststelling daarvan van toepassing waren ("SOLAS 90").
- (5) De in deze richtlijn vastgestelde stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren zijn moeilijk toepasbaar op bepaalde ontwerpen van schepen. Marktteelnemers die met dergelijke schepen in de Unie geregelde diensten onderhouden of er eigenaar van zijn, moeten daarom de mogelijkheid hebben om de stabiliteitsvereisten toe te passen die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn van toepassing waren. Het gebruik van die mogelijkheid moet door de lidstaten aan de Commissie worden gemeld, samen met een aantal gegevens over de betrokken schepen. Tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn moet de Commissie het gebruik van die optie beoordelen om een besluit te nemen over een eventuele nieuwe herziening van deze richtlijn.
- (6) Voor ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren, moet de facultatieve toepassing van de vereisten van SOLAS 2020 afhankelijk worden gesteld van een hogere R-index dan de in SOLAS 2020 vastgestelde index voor het bereiken van een passend veiligheidsniveau.
- (7) Om het noodzakelijke veiligheidsniveau te waarborgen, moeten specifieke eisen inzake lekstabiliteit ook van toepassing zijn op bestaande ro-ro-passagiersschepen die nooit overeenkomstig Richtlijn 2003/25/EG zijn gecertificeerd en waarmee in de Unie geregelde diensten worden onderhouden.
- (8) Om de Commissie in staat te stellen de toepassing van deze richtlijn te evalueren en daarover uiterlijk op *[PB : datum toevoegen: tien jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad, moeten de lidstaten gegevens verstrekken over elk nieuw ro-ro-passagiersschip dat is gecertificeerd na *[PB: datum toevoegen: één jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* voor geregelde diensten overeenkomstig de in deze richtlijn vastgestelde stabiliteitsvereisten en overeenkomstig de structuur in de bijlage.
- (9) Aangezien Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ is gewijzigd en Richtlijn 1999/35/EG¹⁸ van de Raad is ingetrokken bij Richtlijn (EU)

¹⁶ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

¹⁷ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹, is het begrip “staat van ontvangst” niet langer relevant en moet het worden vervangen door het begrip “havenstaat”.

(10) Richtlijn 2003/25/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,
HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2003/25/EG

Richtlijn 2003/25/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de punten b) en c) worden vervangen door:

“b) “bestaand ro-ro-passagiersschip”: een ro-ro-passagiersschip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór *[PB, datum toevoegen: één jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn]*; een soortgelijk stadium van de bouw is het stadium waarin:

- i) de bouw van een bepaald schip begint; en
- ii) bij het assembleren van het schip reeds 50 ton of 1 % van de geschatte massa van alle bouwmaterialen is gebruikt, waarbij de kleinste van beide massa's in aanmerking wordt genomen;

c) “nieuw ro-ro-passagiersschip”: een ro-ro-passagiersschip dat geen bestaand schip is;”;

(b) punt e) wordt vervangen door:

“e) “SOLAS-Verdrag”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 en de van kracht zijnde wijzigingen daarvan;”;

(c) de volgende punten e bis), e ter) en e quater) worden toegevoegd:

“e bis) “SOLAS 90”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals gewijzigd bij de volgende IMO-instrumenten:

- Res.MSC.1(45);
- Res.MSC.6(48);
- Res.MSC.11(55);
- Res.MSC.13(57);
- Res.MSC.19(58);
- Res.MSC.26(60);
- Res.MSC.24(60);

¹⁸ Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

¹⁹ Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

- Res.MSC.27(61);
- Res.MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Res.MSC.42(64);
- Res.MSC.46(65);
- Res.MSC.57(67);
- Res.MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Res.MSC.69(69);
- Res.MSC.99(73);
- Res.MSC.117(74);

e ter) “SOLAS 2009”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals gewijzigd bij Resolutie MSC.216(82);

e quater) “SOLAS 2020”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, zoals gewijzigd bij Resolutie MSC.421(98);”;

(d) punt f) wordt vervangen door:

“f) “geregelde dienst”: een reeks overtochten van ro-ro-passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden:

- i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
- ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;”;

(e) punt i) wordt vervangen door:

“i) “havenstaat”: een lidstaat waarvan de havens het vertrek- of aankomstpunt zijn of worden aangedaan door een geregelde dienst met ro-ro-passagiersschepen”;

(f) punt k) wordt vervangen door:

“k) “specifieke stabiliteitsvereisten”: de stabiliteitsvereisten als bedoeld in artikel 6;”;

(g) het volgende punt n) wordt toegevoegd:

“n) “exploitant”: de rechtspersoon of natuurlijke persoon die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip draagt”;

(2) In artikel 3 wordt lid 2 vervangen door:

“2. Elke lidstaat ziet er, in zijn hoedanigheid van havenstaat, op toe dat ro-ro-passagiersschepen die de vlag voeren van een staat die geen lidstaat is, volledig aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen voordat zij worden ingezet op zeereizen in het kader van geregelde diensten van en naar havens in die lidstaat

overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad²⁰.”;

- (3) Artikel 4 wordt vervangen door:

“*Artikel 4*

Significante golfhoogten

De significante golfhoogten (h_s) worden gebruikt voor het bepalen van de hoogte van het water op het autodek bij toepassing van de specifieke stabiliteitsvereisten in deel A van bijlage I. De waarden van de significante golfhoogten zijn die met een overschrijdingskans van niet meer dan 10 % op jaarbasis.”;

- (4) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Door havenstaten wordt een lijst opgesteld en bijgehouden van de zeegebieden die worden bevaren door ro-ro-passagiersschepen die een geregelde dienst naar of van hun havens onderhouden, alsmede de bijbehorende waarden van significante golfhoogten in die gebieden.”;

- (b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De lijst wordt opgenomen in een databank die op de website van de bevoegde maritieme instantie algemeen toegankelijk is. De plaats waar die informatie te vinden is, alsmede eventuele aanpassingen van de lijst en de redenen voor deze aanpassingen, worden aan de Commissie meegedeeld.”;

- (5) Artikel 6 wordt vervangen door:

“*Artikel 6*

Specifieke stabiliteitsvereisten

1. Onverminderd de toepassing van Richtlijn 2009/45/EG moeten nieuwe ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van meer dan 1350 opvarenden voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020, hoofdstuk II-1, deel B.
2. Naar keuze van de exploitant moeten nieuwe ro-ro-passagiersschepen die maximaal 1350 opvarenden mogen vervoeren, voldoen aan:
 - (a) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn, of;
 - (b) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel B, bij deze richtlijn.

Voor elk van deze schepen stelt de administratie van de vlaggenstaat de Commissie binnen twee maanden na de datum van afgifte van het in artikel 8 bedoelde certificaat in kennis van de keuze voor optie a) of b) als vermeld in de eerste alinea en deelt zij daarbij de in bijlage III bedoelde gegevens mee.

²⁰

Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

3. Bij toepassing van de vereisten in deel A van bijlage I passen de lidstaten de richtsnoeren in bijlage II van deze richtlijn toe, voor zover dit praktisch uitvoerbaar en verenigbaar is met het ontwerp van het betreffende schip.
4. Naar keuze van de exploitant moeten bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van meer dan 1350 opvarenden, die sinds *[PB: datum toevoegen: één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* geregelde diensten onderhouden van of naar een haven van een lidstaat en die nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, voldoen aan:
 - (a) de specifieke stabiliteitsvereisten van SOLAS 2020, hoofdstuk II-1, deel B; of
 - (b) aan de specifieke vereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn, bovenop de in SOLAS 2009, hoofdstuk II-1, deel B, vastgestelde eisen.

De toegepaste norm wordt vermeld in het krachtens artikel 8 vereiste scheepscertificaat.

5. Naar keuze van de exploitant moeten bestaande ro-ro-passagiersschepen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van maximaal 1350 opvarenden, die sinds *[PB: datum toevoegen: één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* geregelde diensten onderhouden van of naar een haven van een lidstaat en die nooit gecertificeerd zijn overeenkomstig deze richtlijn, voldoen aan:
 - (a) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn,
 - (b) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel B, bij deze richtlijn, of
 - (c) de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I, deel A, bij deze richtlijn, bovenop de in SOLAS 2009, hoofdstuk II-1, deel B, vastgestelde eisen.

De toegepaste norm wordt vermeld in het scheepscertificaat als bedoeld in artikel 8.

6. Bestaande ro-ro-passagiersschepen die op *[PB: datum toevoegen: één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* een geregelde dienst onderhielden van of naar een haven in een lidstaat, moeten voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van bijlage I in de versie die van kracht was vóór *[PB: titel van deze wijzigingsrichtlijn toevoegen]* in werking is getreden.”;

(6) Artikel 7 wordt geschrapt.

(7) Artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Certificaten

1. Alle nieuwe en bestaande ro-ro-passagiersschepen die de vlag van een lidstaat voeren, hebben een certificaat aan boord waaruit blijkt dat zij voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten als bedoeld in artikel 6.

De certificaten worden afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat en kunnen worden gecombineerd met andere gerelateerde certificaten. Voor ro-ro-passagiersschepen die voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten van

bijlage I, deel A, moet in het certificaat worden vermeld tot welke significante golfhoogte het schip aan de specifieke stabiliteitsvereisten voldoet.

Het certificaat blijft geldig zolang het ro-ro-passagiersschip wordt gebruikt in een gebied met dezelfde of een lagere waarde van significante golfhoogte.

2. Iedere lidstaat die in zijn hoedanigheid van havenstaat optreedt, erkent certificaten die overeenkomstig deze richtlijn door een andere lidstaat zijn afgegeven.

3. Iedere lidstaat die in zijn hoedanigheid van havenstaat optreedt, aanvaardt door een derde land afgegeven certificaten waaruit blijkt dat een ro-ro-passagiersschip voldoet aan de in deze richtlijn vastgestelde specifieke stabiliteitsvereisten.”;

(8) Artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Seizoens- en korteperiodediensten

1. Indien een rederij die het gehele jaar door een geregelde dienst onderhoudt, voor een kortere periode extra ro-ro-passagiersschepen voor die dienst wenst in te zetten, stelt zij ten minste een maand voordat de genoemde schepen voor die dienst worden ingezet, de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten hiervan in kennis.

2. Als door onvoorziene omstandigheden snel een vervangend ro-ro-passagiersschip moet worden ingezet om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, zijn artikel 4, lid 4, van Richtlijn (EU) 2017/2110 en punt 1.3 van bijlage XVII bij Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad²¹ van toepassing in plaats van de kennisgevingsverplichting van lid 1.

3. Indien een rederij op seizoensbasis een geregelde dienst wenst te onderhouden voor een kortere periode van maximaal zes maanden per jaar, stelt zij de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten daar ten minste drie maanden voor de aanvang van die dienst van in kennis.

4. Voor ro-ro-passagiersschepen die voldoen aan de specifieke eisen van bijlage I, deel A, en als diensten als bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel worden onderhouden onder omstandigheden waarin de waarde van de significante golfhoogte lager is dan die welke voor hetzelfde zeegebied voor het hele jaar is vastgesteld, mag de bevoegde instantie de voor deze kortere periode geldende waarde van de significante golfhoogte gebruiken voor het bepalen van de hoogte van het water op het dek bij het toepassen van de specifieke stabiliteitsvereisten zoals vastgesteld in bijlage I, deel A. De voor die kortere periode geldende waarde van de significante golfhoogte wordt overeengekomen tussen de lidstaten of, waar toepasselijk en mogelijk, tussen lidstaten en derde landen aan de beide eindpunten van de route.

5. Na goedkeuring door de bevoegde instantie van de havenstaat of -staten voor diensten in de zin van de leden 1 en 2, moet het ro-ro-passagiersschip dat dergelijke diensten onderhoudt, een certificaat van naleving van het bepaalde in deze richtlijn, zoals bedoeld in artikel 8, lid 1, aan boord hebben.”;

²¹ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

- (9) Het volgende artikel 13 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 13 bis

Evaluatie

De Commissie evalueert de uitvoering van deze richtlijn en deelt de resultaten van die evaluatie uiterlijk op *[PB: gelieve de datum toe te voegen, tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* mee aan het Europees Parlement en de Raad. Informatie op basis van de in artikel 6, lid 2, bedoelde kennisgevingen wordt in geanonimiseerde vorm beschikbaar gesteld. ”;

- (10) De bijlagen I en II bij Richtlijn 2003/25/EG worden gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze richtlijn.
- (11) De tekst in bijlage II bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage III bij Richtlijn 2003/25/EG.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op *[PB: gelieve de datum toe te voegen: een jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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

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

Artikel 3

Inwerkingtreding

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

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter