



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 31.10.2001
KOM(2001) 636 endelig

2000/0262 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 94/25/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer

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

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 94/25/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer

1. BAGGRUND

Fremsendelse af forslaget til Europa-Parlamentet og Rådet - 12. oktober 2000
KOM(2000)639 - 2000/0262 (COD) -
i overensstemmelse med artikel 251, stk. 2, og artikel 95 i traktaten

Udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg 28. og 29. marts 2001

Udtalelse fra Europa-Parlamentet - førstebehandling 5. juli 2001

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Formålet med forslaget er at indføre harmoniserede bestemmelser om grænseværdier for udstødnings- og støjemission fra motorer beregnet til fritidsfartøjer. Forslaget indeholder ligeledes en række ændringer vedrørende konstruktionen af de fritidsfartøjer, der er omfattet af direktivet (f.eks. tilføjelsen af jetski til det oprindelige direktivs anvendelsesområde).

3. KOMMISSIONENS HOLDNING TIL EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

3.1. Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer fuldt ud (1, 6, 14, 18, 44, 22, 28, 29, 37, 39 og 41)

Ændringsforslag 1, 6 og 39 accepteres som nyttige præciseringer.

Ifølge ændringsforslag 22 undtages ekstreme vejrforhold, såsom orkaner, fra de vejrforhold, der er nævnt under fartøjskonstruktionskategori A. Det accepteres som en logisk præcisering.

Ændringsforslag 18 medfører en forenkling af procedurene for støjmåling. Dette ændringsforslag indfører en alternativ metode til at påvise overensstemmelse med støjkraevne med henblik på at nedbringe overensstemmelsesomkostningerne for små bådfabrikanter, der fremstiller lavhastighedsfartøjer.

Ændringsforslag 28 medfører en logisk tilpasning af det oprindelige direktiv til den tekniske udvikling. Det er en kendsgerning, at flammepunktet for benzin og diesel i fritidsfartøjer har nærmet sig hinanden, og at en grænseværdi på 55°C derfor ikke længere er relevant.

Ændringsforslag 14 og 29 udgør redaktionelle forbedringer.

Ændringsforslag 37 og 41 vedrører sondringen mellem to typer hækmotorer. Disse ændringsforslag accepteres som en logisk konsekvens af ændringsforslag 8, der accepteres i princippet.

Ifølge ændringsforslag 44 slettes henvisningen til CE-mærkning på motorer til personlige fartøjer. Dette ændringsforslag accepteres, fordi motorer til personlige fartøjer udgør en integrerende del af dette produkt, og derfor er det kun nødvendigt at anbringe CE-mærkning på det personlige fartøj.

3.2. Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer delvist eller i princippet (43 (første del), 3, 5, 7, 8, 10 (anden del), 12, 13, 45 (første del), 21, 23, 35 og 36)

Kommissionen kan acceptere første del af ændringsforslag 43, hvormed formuleringen forbedres.

Kommissionen kan acceptere anden del af ændringsforslag 10, hvormed fartøjer, der er bygget til eget brug, kan undtages fra støjkravene i direktivforslaget. Denne undtagelse bør fremgå af et nyt andet led under artikel 1, stk. 2, litra c), med følgende ordlyd: "*fartøjer, der er bygget til eget brug, såfremt de ikke inden for en periode på 5 år efter bygningen markedsføres i Fællesskabet*".

Kommissionen kan acceptere første del af ændringsforslag 45, hvormed nævnes de produkter, der skal forsynes med en CE-mærkning, eftersom der herved opnås en nyttig præcisering.

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 3, såfremt den sidste sætning i den nye betragtning 11a ændres som følger: "*Ved revision af dette direktiv kan indførelse af foranstaltninger i hele Fællesskabet i givet fald overvejes*".

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 5, såfremt det præciseres, at motorer, som er genstand for større motorændringer, vil være omfattet af det foreslåede direktiv med hensyn til udstødningsemissioner, hvis de **først markedsføres og/eller tages i brug efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato**.

Kommissionen kan også acceptere princippet i ændringsforslag 7 om støjemissioner, såfremt det præciseres, at det foreslåede direktiv finder anvendelse på produkter, der **først markedsføres og/eller tages i brug efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato**.

Hvad angår ændringsforslag 5 og 7 skal ovenstående præciseringer angives i et særskilt litra d) under artikel 1, stk. 1, som følger:

"for produkter, der er omfattet af artikel 1, stk. 1, litra a), nr. ii), litra b) og litra c), finder bestemmelserne i dette direktiv kun anvendelse fra første markedsføring og/eller ibrugtagning efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato."

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 8, hvormed der indføres en sondring mellem to typer hækmotorer, nemlig hækmotorer med integreret udstødning og hækmotorer uden integreret udstødning. Denne sondring ændrer ikke ved direktivforslagets formål. Dette ændringsforslag kan derfor accepteres, såfremt artikel 1, stk. 1, litra c), nr. iv), ændres til følgende: "*udenbordsmotorer og hækmotorer med integreret udstødning bestemt for montering i fritidsfartøj*". Af hensyn til konsistensen og tydeligheden bør der i overensstemmelse hermed også foretages en ændring af artikel 1, stk. 1, litra c), nr. i), for at sondre mellem de to typer motorer som følger: "*fritidsfartøjer med hækmotor uden integreret udstødning eller indenbordsmotorer*".

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 12, såfremt det omformuleres i overensstemmelse med ændringsforslag 10 ovenfor.

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 13, hvormed der indføres en sondring mellem en udskiftning af motoren, en større motorændring og en større fartøjsombygning, og hvormed ordet "*enten*" og ordene "*eller udskiftning af motoren med en motor af en anden type eller størrelse*" slettes fra artikel 1, stk. 3, litra e).

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 21 (der hænger sammen med ændringsforslag 46 nedenfor) med hensyn til muligheden for at fastsætte yderligere grænseværdier. En tilfredsstillende formel vil kunne nås, hvis muligheden for yderligere at reducere emissionsgrænseværdierne undersøges i den rapport, der er nævnt under artikel 2 i Kommissionens forslag.

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 23, såfremt bilag I, afsnit 2.1, omformuleres som følger:

- Titlen bør være: "*Fartøjsidentifikation*".
- Den indledende sætning skal ændres til følgende: "*Alle fartøjer skal være forsynet med et identifikationsnummer omfattende følgende oplysninger*".

Kommissionen kan acceptere princippet i ændringsforslag 35, hvormed der indføres en alternativ metode til at påvise, at støjkraevne overholdes. Kommissionen ønsker imidlertid at foretage en yderligere analyse af de foreslåede grænseværdier.

Kommissionen kan af samme årsager acceptere princippet i ændringsforslag 36, som definerer de i ændringsforslag 35 nævnte formler.

3.3. Ændringsforslag, der ikke kan accepteres af Kommissionen (2, 4, 9, 10 (første del), 11, 15, 16, 17, 20, 24, 30, 31, 33, 34, 38, 40, 42, 43 (andel del), 45 (anden del), 46 og 48)

Ændringsforslag 2 indebærer en forpligtelse om, at foranstaltningerne skal være forenelige med andre foranstaltninger til at nedbringe emissionerne, hvilket er i strid med Kommissionens initiativret. Det kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag 4 og 16 kræver, at bestemmelserne vedrørende udvalgsprocedure slettes, og er derfor i strid med de principper, der gælder for Kommissionens udøvende beføjelser. Kommissionen holder fast ved sin beslutning om at nedsætte et forskriftsudvalg i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF, som vil være nødvendigt med henblik på at rådgive Kommissionen om foranstaltninger til ændring af de tekniske forskrifter. Disse ændringsforslag kan derfor ikke accepteres, heller ikke, når Kommissionens kommentarer under ændringsforslag 21 om muligheden for at træffe yderligere foranstaltninger til fastsættelse af grænseværdier for udstødningsemission tages i betragtning.

Ifølge ændringsforslag 9 skal dampskibe ikke være omfattet af direktiv 94/25/EF. Dette er en helt ny problemstilling, som ikke er tilstrækkeligt underbygget. Dette ændringsforslag kan derfor ikke accepteres.

Ifølge ændringsforslag 10 (første del) skal motorer på fartøjer, der er bygget til eget brug, undtages fra de pågældende udstødningsemissionskrav. Da ansvaret for overensstemmelsesprøvningen, for så vidt angår udstødningsemission, ligger hos motorfabrikanterne og ikke hos bådfabrikanten, kan denne del af ændringsforslaget ikke accepteres.

Ændringsforslag 11 indfører en mindre specifik definition af klassiske motorer og er i modstrid med hensigten i Kommissionens forslag om kun at undtage oldtimer-motorer i unikt design monteret på eller i et historisk fartøj. Kommissionen finder, at karakteristikaene ved reproduktioner af motorer ville være ugyldige, hvis disse motorer er monteret på eller i et nyt fartøj, og at en mere generel undtagelse risikerer at skabe markedsforvridninger. Dette ændringsforslag kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag 15 kræver anvendelse af strengere grænseværdier i specifikke indre farvande på nationalt plan. Formålet med Kommissionens forslag var ikke at regulere anvendelsen af både og motorer i specifikke farvande på nationalt plan. Dette henhører under medlemsstaternes kompetence i henhold til nærhedsprincippet. Dette ændringsforslag kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag 17 kræver selvcertificering eller begrænset inddragelse af tredjemand ved vurderingen af personlige fartøjers overensstemmelse med konstruktionskravene i Kommissionens forslag. Kommissionen har oprindeligt forkastet dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 20 kræver, at Kommissionen to år efter ikrafttrædelsen af det foreslåede direktiv forelægger et forslag til et nyt direktiv om, hvordan og hvornår man skal anvende et system for overensstemmelsesprøvning af ibrugtagne motorer. Dette ændringsforslag kan ikke accepteres, da det er i strid med Kommissionens initiativret.

Ændringsforslag 24 forkastes af Kommissionen for at undgå en for restriktiv formulering.

Ændringsforslag 30 kræver strengere krav med hensyn til grænseværdierne for udstødningsemission i forbindelse med sejlads i økologisk følsomme farvande. Dette ændringsforslag er i modstrid med hensigten i Kommissionens forslag om at etablere harmoniserede forhold i hele EU og at undgå markedsfragmentering. Det kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag 31 henviser til et andet EF-direktiv end det, der er angivet i Kommissionens forslag til referencebrændstoffer anvendt til dieselmotorer. Da både benzin- og dieselbrændstoffer er dækket af samme direktiv, dvs. direktiv 98/69/EF, som fastsat i Kommissionens forslag, kan dette ændringsforslag ikke begrundes tilstrækkeligt og kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag 33 og 34 vedrører en sondring mellem to typer hækmotorer (som kan accepteres af Kommissionen). Ændringsforslagene forkastes imidlertid, da denne sondring ikke er nødvendig, specielt i denne bestemmelse i det foreslåede direktiv (bilag A, punkt 6, bilag I.C), da alle hækmotorer skal opfylde støjemissionskravene.

Ændringsforslag 38 kræver, at udstyr, som er sikret mod at antænde, kun refererer til benzinmotorer. Dette ændringsforslag kan ikke accepteres, fordi der i alle installationer, både benzin- og dieselinstallationer, kan konstateres risici for antænding.

Ændringsforslag 40 indfører en ny fortolkning af direktiv 94/25/EF, som ikke kan begrundes tilstrækkeligt. Det kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag 42 indfører en yderligere bestemmelse, som er ukorrekt. Fabrikanten af hækmotorer med integreret udstødning skal, ligesom fabrikanten af udenbordsmotorer, anbringe CE-mærkning og ikke afgive en overensstemmelseserklæring. Derfor kan dette ændringsforslag ikke accepteres.

Ændringsforslag 43 (anden del) giver mulighed for at fastsætte strengere grænseværdier for visse farvandes vedkommende, navnlig indvand. Det forkastes, fordi det anses som værende i modstrid med hensigten i Kommissionens forslag, som er at indføre harmoniserede bestemmelser i hele EU.

Ændringsforslag 45 (anden del) vedrørende registreringserklæringen fra fabrikanten eller dennes autoriserede repræsentant i Fællesskabet er overflødig og kan derfor ikke accepteres. En sådan bestemmelse eksisterer allerede i artikel 1, punkt 2, vedrørende artikel 4, stk. 3a, og artikel 1, punkt 13, bilag XV.3.

Ændringsforslag 46 indfører ændringer af definitionen af fartøjskonstruktionskategori D. Der er ikke meget, der tyder på, at disse specielle tekniske ændringer vil fremme gennemførelsen af direktiv 94/25/EF. Dette ændringsforslag kan derfor ikke accepteres.

Ændringsforslag 48 fjerner tolerancen på 3dB for enheder med to motorer eller flere motorer. Det forkastes, fordi de fastsatte grænseværdier forventes at være teknisk opnåelige for fartøjer med én motor, og det er umuligt at begrænse enheder med to eller flere motorer inden for samme støjniveau.

4. ÆNDRET FORSLAG

I henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen sit forslag som angivet ovenfor.