



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.10.2000
KOM(2000) 639 endelig

2000/0262 (COD)

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)

INDHOLDSFORTEGNELSE

BEGRUNDELSE	4
1. Indledning.....	4
2. Begrundelse af forslaget	5
2.1. Baggrund.....	5
2.2. Økonomisk, videnskabeligt og teknisk grundlag for forslaget	5
2.3. Direktivforslagets formål.....	12
3. Behov for en indsats på fællesskabsplan - nærhedsprincippet	12
3.1. Hvilke formål har den foreslåede foranstaltning set i lyset af Fællesskabets forpligtelser?.....	12
3.2. Hører den foreslåede foranstaltning under EU's enekompetence eller er der tale om en kompetence, som EU deler med medlemsstaterne?.....	12
3.3. Hvad er problemets EF-dimension, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet?	13
3.4. Kan problemet løses mest effektivt af medlemsstaterne eller af EU?.....	14
3.5. Hvilke yderligere fordele har den foreslåede foranstaltning for EU?	14
3.5.1. Fordele for sektoren vedrørende fritidsfartøjer og disses motorer.....	14
3.5.2. Fordele for miljøet	14
3.6. Omkostninger i forbindelse med det foreslåede direktiv.....	15
3.7. Omkostningseffektivitet (udstødningsemission).....	16
3.8. Hvilke handlingsmuligheder har Fællesskabet?.....	18
4. Sammenligning mellem direktivforslaget og andre bestemmelser vedrørende motorer til fritidsfartøjer.....	18
5. Resultater af høringen af parterne	19
6. Valg af retsgrundlag og begrundelse herfor.....	19
7. bemærkninger til de enkelte artikler i forslaget.....	19
7.1. Artikel 1 i det ændrede direktiv (formål).....	19
7.2. Artikel 4 i det ændrede direktiv (fri bevægelighed for varer).....	20
7.3. Ny artikel 6a (forskriftsudvalg).....	20
7.4. Artikel 7 i det ændrede direktiv (beskyttelsesklausul)	20
7.5. Artikel 8 i det ændrede direktiv (overensstemmelsesvurdering)	20
7.5.1. Overensstemmelsesvurdering med hensyn til udstødningsemission	21
7.5.2. Overensstemmelsesvurdering med hensyn til støjemission	21
7.6. Artikel 10 i det ændrede direktiv (CE-mærkning)	22
7.7. Bilag I til det ændrede direktiv (væsentlige krav).....	23
7.7.1. Grænseværdier for udstødningsemission	23
7.7.2. Måling af støjemission.....	24

7.8. Bilag VI til det ændrede direktiv (intern produktionskontrol plus prøvninger: modul Aa)	26
7.9. Bilag VIII, X, XIII, XIV og XV til det ændrede direktiv	26
7.10. Nyt bilag XVI til direktivforslaget (kvalitetssikring af produkterne med hensyn til udstødningsemission).....	26
7.11. Nyt bilag XVII til direktivforslaget (overensstemmelsesvurdering af produktionen med hensyn til udstødningsemission)	27
7.12. Ny artikel 2 (holdbarhed).....	27
7.13. Ny artikel 3 (gennemførelse i national lovgivning)	27
7.14. Ny artikel 4 og 5 (ikrafttrædelse, adressat).....	27
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV	28
BILAG	40
KONSEKVENSANALYSE	51

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Direktiv 94/25/EF er et direktiv efter den ny metode om konstruktion og bygning af fritidsfartøjer. Direktivet trådte fuldt ud i anvendelse i juni 1998 efter en overgangsperiode på fire år.

Formålet med ændringsforslaget til dette direktiv er at indføre harmoniserede bestemmelser om udstødnings- og støjmission fra motorer beregnet til fritidsfartøjer.

Direktivforslaget indeholder grænseværdier for:

- udstødningsmission af kulmonoxid, kulbrinter, kvælstofoxider og forurenende partikler med forskellige grænseværdier afhængig af motorens mærkeeffekt for totaktsmotorer med gnisttænding, firetaktsmotorer med gnisttænding og motorer med kompressionstænding,
- støjmission fra båd og motor afhængig af motorens mærkeeffekt og type samt montering (f.eks. indenbordsmotorer, hækmotorer (*stern drive engines*), udenbordsmotorer, personlige fartøjer, anlæg med en eller flere motorer).

Nedenstående begivenheder fik Kommissionen til at overveje integrationen af miljøaspekter i direktiv 94/25/EF:

- Vedtagelsen af Bodensø-forordningen (*Bodensee-Schiffahrtsordnung*). Landene omkring Bodensøen, Tyskland, Schweiz og Østrig, fastsætter løbende regler for alle aspekter vedrørende Bodensøen på internationalt niveau. Der blev allerede i slutningen af 1980'erne taget initiativ til regler om fritidsfartøjers udstødnings- og støjmission. Disse regler blev endeligt fastsat i 1992, hvorefter gennemførelsesfase 1 fandt sted i 1993 og gennemførelsesfase 2 i 1996.
- Meddelelsen fra den svenske regering om, at den agter at indføre nationale lovbestemmelser om udstødnings- og støjmission fra motorer til fritidsfartøjer (1996). Den foreslåede lovgivning, der oprindeligt skulle træde i kraft den 1. januar 1999, afventer i øjeblikket en harmoniseret lovgivning på EU-niveau.
- Meddelelsen i 1997 om forslag til lovgivning fra den tyske delstatsregering i Brandenburg med henblik på at indføre begrænsninger af udstødnings- og støjmissionen.

Andre medlemsstater har givet udtryk for at overveje lignende tiltag.

Det svenske forslag om emission, der blev meddelt Kommissionen, indeholdt officielle kommentarer og detaljerede bemærkninger fra medlemsstaterne. De fleste af disse kommentarer afspejlede en generel accept af grænseværdier for udstødnings- og støjmission fra fritidsfartøjer og disses motorer. Samtidig har industrien og medlemsstaterne givet tydeligt udtryk for deres bekymring for, at forslagene, såfremt de finder anvendelse på nationalt niveau, ville udgøre en forhindring for den fri handel.

For at undgå en opdeling af det indre marked på grund af forskellige nationale lovgivninger om emission har medlemsstaterne, industrien, forbrugerne og repræsentanterne for internationale erhvervsorganisationer anmodet Kommissionen om at træffe foranstaltninger med henblik på at harmonisere emissionsgrænseværdierne på EU-niveau og således sikre et lige og bæredygtigt forretningsgrundlag for salg af skibsmotorer i hele Europa.

2. BEGRUNDELSE AF FORSLAGET

2.1. Baggrund

Miljøpolitikken og industripolitikken er to meget væsentlige elementer, hvis man vil opnå en bæredygtig udvikling, og ved i større grad at forene disse to aspekter vil man kunne fremme beskyttelsen af miljøet, konkurrenceevnen, innovation og beskæftigelsen.

For at sikre, at miljøpolitikken og industripolitikken kan supplere og støtte hinanden mest muligt, skal alle fordele og ulemper ved de forskellige politiske instrumenter identificeres og afvejes inden for en systematisk ramme for vurdering af politikken. Artikel 174 i EF-traktaten omhandler dette punkt og understreger, at der ved udformningen af Fællesskabets miljøpolitik skal tages hensyn til fordele og ulemper ved foranstaltningernes gennemførelse eller undladelse af at gennemføre dem samt den økonomiske og sociale udvikling i Fællesskabet som helhed. På linje hermed anføres det i traktatens artikel 2 og 6, at der skal tages økologiske, økonomiske og sociale hensyn i forbindelse med de foranstaltninger, som skal sikre, at de nødvendige betingelser for udviklingen af fællesskabsindustriens konkurrenceevne er til stede, i henhold til EF-traktatens artikel 157.

Processen med at integrere miljøhensyn og bæredygtig udvikling i andre af Fællesskabets politikker startede i forbindelse med Det Europæiske Råd i Cardiff (juni 1998), hvor alle de relevante fagsammensætninger af Rådet blev opfordret til at opstille integrationsstrategier. I forlængelse heraf vedtog Rådet (industri) den 9. november 1999 en rapport om "Integrering af miljø og bæredygtig udvikling i EU's industripolitik" til Det Europæiske Råd i Helsingfors. Rapporten peger på begrænsningen af forureningen, affald, de miljømæssige helbredsrisici og andre trusler som de væsentligste aspekter i en bæredygtig industriel udvikling.

2.2. Økonomisk, videnskabeligt og teknisk grundlag for forslaget

Markedet for fritidsfartøjer i Europa:

I henhold til en statistik fra ICOMIA (*International Council of Marine Industries Association*) fra 1997 repræsenterer EU 33 % af verdens samlede fabrikation af fritidsfartøjer (USA: 47 %). Den samlede europæiske produktion ville imidlertid stige til 36 %, hvis man ligeledes tog de lande, der ikke er medlem af EU, i betragtning.

Bådpark og salg i Europa

ICOMIA vurderer, at den samlede bådpark i EU/EØS-landene, inklusive Schweiz, i 1998 så således ud:

Sejlbåde	821 506
Motorbåde	3 628 000
Gummibåde	170 000 (ikke allerede medregnet under motorbåde)
Personlige fartøjer	10 700
I alt	4 619 506

Dette tal svarer til omtrent en båd for hver 70 borgere i Europa. Som det fremgår af ovenstående, er de fleste fritidsfartøjer i Europa motorbåde.

De personlige fartøjers andel af markedet for fritidsfartøjer

I 1998 blev 11 000 fartøjer med udenbords- eller hækmotor med et effektområde svarende til de personlige fartøjers effektområde solgt i Europa, mens der i samme periode blev solgt et lidt lavere antal personlige fartøjer. Hvis man ser bort fra Skandinavien, overstiger salget af personlige fartøjer i de øvrige EU-medlemsstater salget af fartøjer med hækmotor i samme effektområde. Den sektor, der beskæftiger sig med personlige fartøjer, bidrager i et betydeligt omfang til den samlede industri for fritidsfartøjer.

Årlig omsætning i EU vedrørende personlige fartøjer – 1998

(Alle beløb er anslået og angivet i EUR eksklusive moms)

Post	Samlet værdi (inklusive eksport fra USA/Japan til EU)	Værdi i EU
Import til EU	30 713 000	
Detailsalg i EU	62 812 000	
Marketing og distribution		32 099 000
Fabrikation af motorer i Østrig til brug i EU		7 920 000
Omsætning – Udlejning af personlige fartøjer		26 930 000
Reparation og vedligehold		3 090 000
I alt		70 039 000

(Kilde: ICOMIA)

Ovenfor vises fordelingen af motorer efter type og antal solgte eksemplarer i Europa. Der sælges flest udenbordsmotorer, efterfulgt af indenbordsmotorer med kompressionstænding. Indenbordsmotorer med gnisttænding repræsenterer kun en meget begrænset markedsandel.

Motorsalg i Europa i 1998 (i enheder)

Udenbordsmotorer	196 700
Indenbordsmotorer med kompressionstænding	26 000
Indenbordsmotorer med gnisttænding	4 916
Personlige fartøjer	10 700

(Kilde: ICOMIA)

Udstødningsemission og relevante udstødningsforbindelser

De forurenende stoffer, der først og fremmest skal tages højde for i forbindelse med motorer med gnisttænding til mobile ikke-vejgående maskiner, er kulbrinter og kvælstofoxider, som er udgangsstoffer for ozondannelse. På længere sigt bør emissionen af partikler, især fra totaktsmotorer, og eventuelt specifikke og særligt giftige kulbrinter ligeledes undersøges. Sidstnævnte forurenende stoffer er ikke omfattet af ændringsforslaget for så vidt angår motorer med gnisttænding, men de vil eventuelt blive behandlet på et senere tidspunkt, idet der først skal foretages yderligere videnskabelige undersøgelser, før man kan begrunde og foreslå konkrete bestemmelser på dette område.

Der er ved udarbejdelsen af statistisk materiale om emission af luftforurenende stoffer hovedsagelig blevet fokuseret på vejtrafik og stationære kilder. Der er således en vis mangel på pålidelige oplysninger om den samlede emission fra mobile ikke-vejgående maskiner. Kommissionen (GD for Miljø) iværksatte som led i udarbejdelsen af direktiv 97/68/EF om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner en undersøgelse af emissionerne fra de forskellige kategorier af ikke-vejgående maskiner og den forholdsmæssige betydning heraf. Oplysningerne, der er blevet anvendt i denne undersøgelse, er fra starten af 1990'erne.

Relevante udstødningsforbindelser

		NO _x	HC - ikke methan	CO	PM
Anslået antropogen emission i EU i 1990	(kt)	13 000	13 000	48 000	-
	(%)	100	100	100	-
Anslået vejtrafik i EU i 1990 i alt	(kt)	6 400	4 000	31 000	300
	(%)	49	31	65	-
Alle ikke-vejgående maskiner i alt	(kt)	2 000	1 200	5 000	220
	(%)	15	9	10	-
Totaktsmotorer, benzin	(kt)	2	815	1 483	-
	(%)	0	6	3	-
Firetaktsmotorer, benzin	(kt)	20	118	2 910	-
	(%)	0	1	6	-

(Kilde: Europa-Kommissionen, GD for Miljø)

Siden undersøgelsen blev færdiggjort, er den første fase i direktiv 97/68/EF blevet gennemført, hvilket har medført en reduktion af emissionen fra mobile ikke-vejgående maskiner udstyret med dieselmotorer.

Der blev for lette vejgående køretøjer indført trevejskatalysatorer i starten af 1990'erne, hvilket har medført en betydeligt lavere emission af alle forurenende luftarter. Kravene er gradvist blevet skærpet, og et moderne let køretøj afgiver i dag mindre end 10 % i forhold til et lignende køretøj i slutningen af 1980'erne. En lignende udvikling har fundet sted med hensyn til tunge køretøjer, selvom emissionen ikke er faldet lige så markant som for lette køretøjer.

Miljømæssige behov

En række af de resultater, der er opnået som følge af Auto-Oil II-programmet vedrørende vejtransportsektoren, har ligeledes en vis interesse i forbindelse med overvejelserne vedrørende de fremtidige emissionskrav for ikke-vejgående maskiner. Formålet med dette program var at udarbejde omkostningseffektive strategier for at opfylde de forskellige krav til luftkvalitet og andre programmer vedrørende luftforurening i EU.

Udarbejdelsen af de såkaldte grundscenarier bygger på en forventning om, at der i 2010 vil være opnået en betydelig reduktion af emissionen af alle "konventionelle" forurenende stoffer. Disse reduktioner, der vil være endnu mere markante i 2020, omsætter sig i en betydelig forbedring i luftkvaliteten, men er ikke nødvendigvis altid tilstrækkelige til, at luftkvalitetsmålene vil blive nået.

Det er især med hensyn til det regionale niveau af troposfærisk ozon blevet påpeget, at der trods de forventede forbedringer af ozonniveauet fortsat vil mangle en del i, at Fællesskabet når sit mål om, at det kritiske niveau ikke overskrides regionalt. En af de største udfordringer på luftkvalitetsområdet er således fortsat at mindske kløften mellem på den ene side de forventede emissioner ifølge Auto-Oil II-grundscenariet og på den anden side de foreslåede nationale lofter for emission af NO_x og HC. For 2010 er der udsigt til, at de nationale lofter for HC-emission, der er en af de vigtigste forurenende stoffer fra små motorer med gnisttænding, overskrides i adskillige medlemsstater.

Emissionen af partikler er en anden kilde til forurening, der fremhæves i Auto-Oil II-programmet. Man kender endnu ikke årsagsvirkningssammenhængen på dette område, men det står klart, at antallet af små partikler og partiklernes indhold har en større betydning end tidligere antaget. Denne type forurenende stof er derfor i fremtiden også relevant med hensyn til motorer med gnisttænding – især totaktsmotorer.

Udstødningsemission fra fritidsfartøjer

Udstødningsgasserne fra fritidsfartøjer medfører forureningsproblemer både i vandet og i luften.

Emissionen fra fritidsfartøjer er meget begrænset i forhold den samlede emission fra de 11 vigtigste emissionskilder¹. Emissionen fra fritidsfartøjer repræsenterer således for kulmonoxid 0,34 %, for kulbrinter 0,5 % og for kvælstofoxider 0,1 % af den samlede emission fra de vigtigste emissionskilder. Disse samlede tal kan dog være misvisende. Fritidsfartøjer anvendes som regel under gunstige vejrforhold og hovedsagelig i weekenderne. Den afgørende faktor for vurderingen af deres påvirkning af miljøet er, hvorledes de anvendes, antallet af motoriserede fartøjer og det pågældende vandmiljøets følsomhed. Den samlede emission i sejlområder antager således især i de varme sommerweekender et vist omfang. Desuden er sommerperioden den mest følsomme periode for reproduktion af amfibiske organismer. Det fremgår af undersøgelser foretaget på foranledning af den tyske delstat Baden-Württemberg og undersøgelser i Sverige, at de levende organismer i vandet trues af de negative virkninger fra udstødningsgasser fra totaktsbenzinmotorer. For at illustrere den miljømæssige påvirkning fra en enkelt motor kan man sammenligne emissionen fra en totaktsmotor med gnisttænding og emissionen fra en personbil. Driften af en 20 kW totaktsmotor med gnisttænding i 5 timer giver mere ozonproducerende emission (HC+NO_x) end gennemsnitsdriften af en personbil, der opfylder EU-grænseværdierne for 1996 (91/441/EF) i et år (15 000 km).

Klassificering af motorer

Udstødningsemissionerne fra fritidsfartøjer afhænger hovedsagelig af motorens type og mærkeeffekt.

I forslaget sondres der mellem følgende tre grupper:

- totaktsmotorer med gnisttænding
- firetaktsmotorer med gnisttænding
- motorer med kompressionstænding

¹ CORINAIR 1994, endelig udg. af 10. april 1997.

De tre motortyper har fuldstændig forskellige emissionsprofiler. Hertil kommer, at de forskellige måder, hvorpå motorerne anvendes i fartøjet, medfører forskellige driftsprofiler. Der er derfor under hver motortype foretaget en inddeling i klasser afhængig af motorens mærkeeffekt.

Totaktsmotorer med gnisttænding

Totaktsmotorer med gnisttænding anvendes normalt som udenbordsmotorer med en udgangseffekt på mellem 1,5 og 200 kW. Fordelene ved en totaktsmotor er det gode forhold mellem motorens vægt og ydeevne kombineret med en lav pris.

En generel ulempe ved totaktsbenzinmotorer er et højt emissionsniveau af uforbrændte kulbrinter på grund af et stort skyllepumpetab: typisk udstødes mellem 25 og 40 % af benzinforbruget som uforbrændt kulbrinte. Ukontrollerede motorer har desuden tendens til at køre med meget fede benzinblandinger, fordi man således nemmest opnår termisk pålidelighed. Dette medfører høje CO-emissioner og en yderligere forøgelse af HC-emissionen. Et andet problem ved totaktsmotorer er olieudslippet på grund af "tabt smøremiddel": olien blandes med benzinen og anvendes kun en gang, hvorefter den udstødes (forbrændt eller uforbrændt). På den anden side er emissionen af NO_x på et lavt niveau, dels på grund af den fede blanding, men mest på grund af det høje niveau af intern recirkulation af udstødningssgasser, der kendetegner totaktsprocessen.

Firetaktsmotorer med gnisttænding

Firetaktsmotorer med gnisttænding anvendes både udenbords og indenbords. De både koster og vejer mere end totaktsmotorer og har samme mærkeeffekt. Firetaktsmotorer vibrerer mindre end totaktsmotorer.

Udenbordsmotorer anvendes normalt til en udgangseffekt på mellem 2 og 75 kW, men der findes ligeledes motorer på op til 200 kW på markedet. Indenbordsmotorer anvendes til en udgangseffekt på op til 400 kW.

Firetaktsmotorer har en meget bedre brændstoffektivitet end totaktsmotorer. De har også en lavere emission af kulbrinter og kulmonoxid. Firetaktsmotorernes emission af kulbrinter er kun på omkring 5-10 % af totaktsmotorernes emission.

Motorer med kompressionstænding

Motorer med kompressionstænding anvendes normalt som indenbordsmotorer med en udgangseffekt på mellem 5 og 500 kW. Motorer med kompressionstænding anvendes til indenbords- og hækinstallationer.

Kvælstofoxiderne (NO_x) er på grund af den høje forbrændingstemperatur de emissionsforbindelser, der giver anledning til størst bekymring. Emissionen af kulmonoxid og kulbrinter er på et lavere niveau i forhold til motorer med gnisttænding. Den meget komplekse forbrændingsproces gør, at der dannes flere partikler (sod) end i motorer med gnisttænding.

Støjmission

Mange europæere betragter støj i miljøet, der forårsages af trafikken, industrien og fritidsaktiviteter, som deres vigtigste lokale miljøproblem. Det anslås, at omkring 20 % af indbyggerne i Nordeuropa udsættes for støjniveauer, som forskere og sundhedseksperter anser

for unacceptable, og hvor de fleste mennesker bliver irritable, hvor der forekommer søvnforstyrrelser, og hvor man endog kan frygte skadevirkninger på kredsløb og det psykofysiologiske system. Det stigende antal klager fra befolkningen på grund af støj viser tydeligt, at dette fænomen vækker større og større bekymring. Det fremgår således af en Eurobarometer-miljøundersøgelse fra 1995, at støj var den femtestørste årsag til klager vedrørende det lokale miljø (efter trafik, luftforurening, geologiske forhold og affald), men det var det eneste område, hvor man kunne konstatere en stigning i antallet af klager siden 1992.

Generel gene

En af de alvorlige følger af støj i miljøet er, at det simpelthen forstyrrer og generer folk. Denne gene skyldes ikke alene, at støj forstyrrer søvnen og generer almindelig kommunikation, men også en mere diffus følelse af at blive forstyrret og påvirket under alle former for aktiviteter og i hvileperioder. Fritidsområder med et lavt støjniveau er derfor en vigtig men sjælden naturlig ressource, der skal beskyttes. Fordi motorbåde ofte benyttes i fritidsområder, hvor fred og ro er vigtige parametre, medfører denne brug af fartøjer ofte støjproblemer. Støj kan ligeledes påvirke den følsomme fauna i områder, der ellers er uforstyrrede.

Støjmission fra personlige fartøjer

Personlige fartøjer frembringer ved visse manøvrer en støj i et højt toneleje, mens de ved andre manøvrer afgiver en variabel og svingende støj, og alle disse former for støj anses af de mennesker, der udsættes derfor, for at være en kilde til stor gene og irritation. Indvirkningen på vilde dyr kan endog være endnu mere skadelig. Problemet forværres af faktorer som hastighed på den ene side og på den anden side forskellige manøvrer, herunder "bølgehopp", hvorved det personlige fartøj bringes op af vandet i et kort øjeblik for derefter at falde ned i vandet igen, hvilket frembringer fuldstændig forskellige støjniveauer og -karakteristika. Dette resulterer i langt større gene for det menneskelige øre end et konstant støjniveau.

Indvirkning af de personlige fartøjers støjmission på vilde dyr

Det fremgår af et "faktablad" fra det amerikanske NPCA's *Conservation Policy Department*, at personlige fartøjer især forstyrrer de vilde dyr på grund af den høje hastighed, de uforudsigelige bevægelser og det meget høje støjniveau. De personlige fartøjer gør det på grund af deres størrelse og manøvreduktighed muligt at bevæge sig ind på afsidesliggende lavvandede områder, der ofte benyttes af fisk og vilde dyr til at lægge æg og reproducere sig.

Det beskrives således i en undersøgelse af personlige fartøjer foretaget under kontrollerede forhold af *Woods Hole Oceanographic Institute* på San Juan øerne (staten Washington, USA), hvorledes de personlige fartøjer, der ikke afgiver nogen lavfrekvent støj, som kan høres over lange afstande, således ikke advarer fugle eller pattedyr, der befinder sig i vandoverfladen, om at der nærmer sig en trussel, før fartøjerne næsten sejler hen over dem og forårsager unødigt panik og forstyrrelse. Den højfrekvente støj, som de personlige fartøjer afgiver i luften og i vandet, jager ligeledes fuglene op. Forskere i New Jersey (USA) har observeret, hvorledes de personlige fartøjer forstyrrer rugende fiskeørne og terner, der forlader rederne, således at deres æg er sårbare over for rovdyr.

2.3. Direktivforslagets formål

Formålet med ændringsforslaget er:

- at medvirke til, at det indre marked kan fungere korrekt
- at fremme harmoniseringen af fællesskabslovgivningen til regulering af fritidsfartøjers udstødnings- og støjemission og undgå en opdeling af markedet og potentielle handelshindringer
- at beskytte befolkningens sundhed og velfærd samt miljøet ved at nedbringe udstødnings- og støjemissionen fra benzin- og dieselmotorer i fritidsfartøjer og personlige fartøjer.

3. BEHOV FOR EN INDSATS PÅ FÆLLESSKABSPLAN - NÆRHEDSPRINCIPPET

3.1. Hvilke formål har den foreslåede foranstaltning set i lyset af Fællesskabets forpligtelser?

Formålet med ændringsforslaget er at sikre fri bevægelighed for varer i Fællesskabet og beskytte borgernes sundhed og velfærd samt miljøet. Forskelle i de nationale regler til regulering af udstødnings- og støjemissionen fra motorer til fritidsfartøjer fører til handelshindringer og krænker den fri bevægelighed for varer, hvilket hører under Kommissionens enekompetence.

For at opfylde målsætningen om fri bevægelighed må der fastlægges en række væsentlige krav sammen med krav til overensstemmelsesvurdering.

Desuden vil en lovgivning på fællesskabsniveau sikre en harmoniseret fremgangsmåde i EU vedrørende de væsentlige krav til bygning af personlige fartøjer.

3.2. Hører den foreslåede foranstaltning under EU's enekompetence eller er der tale om en kompetence, som EU deler med medlemsstaterne?

Det drejer sig om en kompetence, som EU deler med medlemsskaberne.

3.3. Hvad er problemets EF-dimension, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet?

Udstødningsemissionerne fra fritidsfartøjer i EU i 1998 (referencetal) og emissionerne, når først den foreslåede emissionslovgivning er blevet gennemført (tal efter gennemførelse af emissionslovgivningen) for totakts- og firetaktsmotorer med gnisttænding og for motorer med kompressionstænding, er følgende:

Motortype	1998 referencetal	Tal efter gennemførelse af emissionslovgivning	Procentuel nedbringelse
Motorer med gnisttænding			
CO i ton/år	154 011	89 791	42 %
HC i ton/år	65 148	6 911	89 %
NO _x I ton/år	3 424	5 995	Intet (1)
Partikler	(finder ikke anvendelse på motorer med gnisttænding)		
Motorer med kompressionstænding			
CO i ton/år	868	821	5,4 %
HC i ton/år	478	368	23,1 %
NO _x i ton/år	6 779	4 668	31,2 %
Partikler	544	385	29,4 %

Noter:

- (1) For motorer med gnisttænding, hvor emissionsniveauet for CO+HC nedbringes, vil der automatisk opstå en mindre stigning i emissionen af NO_x.
- (2) Når først motorer, der fremstilles efter den ny teknologi (efter gennemførelse af emissionslovgivningen), 10 år efter gennemførelsen af den foreslåede lovgivning har erstattet de motorer, der blev fremstillet efter den gamle teknologi, vil der kunne opnås en yderligere nedbringelse af emissionerne på grund af en forbedring på 30 % i brændstofforbruget (se afsnit 3.6).

(Kilde: ICOMIA)

De lovgivningsmæssige initiativer med henblik på at regulere udstødnings- og støjmissionen, der allerede er blevet iværksat eller fremsat på nationalt niveau, er følgende:

- Bodensø-forordningen (fase 1), der trådte i kraft den 1. januar 1993
- Bodensø-forordningen (fase 2), der trådte i kraft den 1. januar 1996
- Brandenburg-forordningen, som Kommissionen fik meddelelse om i 1997, vil træde i kraft i januar 2003
- Den svenske lovgivning, som Kommissionen fik meddelelse om i 1996, og som afventer gennemførelsen af fællesskabslovgivningen på området.

3.4. Kan problemet løses mest effektivt af medlemsstaterne eller af EU?

Man vil kun ved hjælp af et direktiv, hvormed kravene vedrørende udstødnings- og støjmission harmoniseres, kunne sikre, at det indre marked fungerer korrekt, og bidrage til at nedbringe udstødnings- og støjmissionen, som påvirker miljøet og borgernes sundhed.

3.5. Hvilke yderligere fordele har den foreslåede foranstaltning for EU?

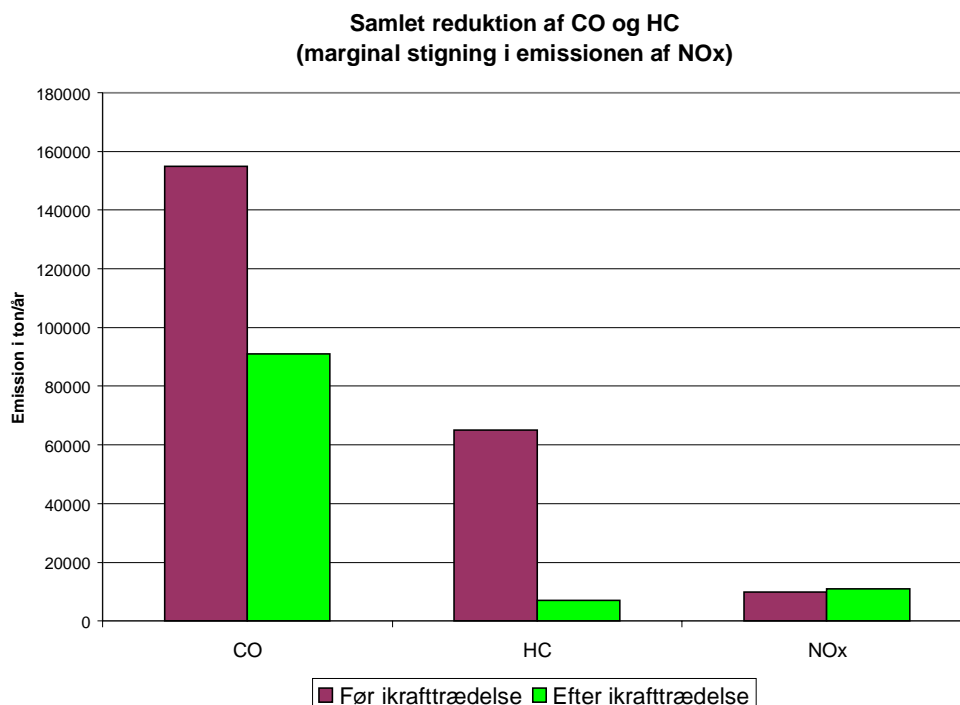
3.5.1. Fordele for sektoren vedrørende fritidsfartøjer og disses motorer

Fabrikanterne er enige om, at det er nødvendigt med "rene motorer" og retligt bindende emissionskrav til fritidsfartøjer, der gælder i hele EU. De har længe argumenteret til fordel for en harmonisering af emissionsgrænseværdier gennem et fællesskabsdirektiv, eftersom den sektor, der beskæftiger sig med motorer til fritidsfartøjer, er forholdsvis beskeden og ikke vil kunne tillade sig at bygge motorer, der opfylder forskellige emissionskrav i de forskellige EU-medlemsstater.

Sektoren har således henvist til, at deres omsætning i forbindelse med aktiviteter omkring Bodensøen faldt med ca. 60 %, da Bodensø-kravene blev fastsat. Dette fænomen vil gentage sig, hvis en lignende lovgivning blev vedtaget på nationalt niveau.

3.5.2. Fordele for miljøet

Enhver nedbringelse af emissionerne fra fritidsfartøjer vil være en fordel for naturen og de rekreative områder. Den procentuelle nedbringelse af udstødningsemissionen af henholdsvis CO, HC, NO_x og partikler angives i afsnit 3.3 ovenfor. Den samlede nedbringelse vises nedenfor i grafisk form for alle motorer til fritidsfartøjer:



3.6. Omkostninger i forbindelse med det foreslåede direktiv

Fastsættelsen af krav til udstødnings- og støjemission medfører en række omkostninger på grund af de nye grænseværdier, gennemførelsesfristen og de procedurer for overensstemmelsesvurdering, der skal iværksættes.

Fabrikanter af udenbordsmotorer har i gennemsnit 24 motorfamilier i deres produktprogram inden for et område fra 1,5 kW til 220 kW for at dække både fritidsfartøjer og erhvervsfartøjer. Fabrikanter af personlige fartøjer har 3 motorfamilier i deres produktprogram. Det er hovedsagelig totaktsmotorer, der trænger til at blive udskiftet og også bliver udskiftet med nyudviklede firetaktsmodeller eller totaktsmodeller med direkte indsprøjtning. Fabrikanter af totaktsmotorer, der skifter til firetaktsmotorer, skal først investere i nye værktøjsmaskiner, eftersom firetaktsmotorerne bygges på en helt anden måde. For at skifte fra den gamle totaktsteknologi til totakt med direkte indsprøjtning skal det tidligere meget enkle karburatorsystem udskiftes med et computerstyret højtrykssystem til styring af brændstof/luft-forholdet med en nyudviklet krumtapylinder. De gennemsnitlige omkostninger pr. fabrikant for at konvertere en enkelt motorfamilie til lavemissionsmotorer beløber sig til omkring 10 mio. EUR. De samlede gennemsnitlige omkostninger for en fabrikant ved at konvertere alle motorfamilier vil således beløbe sig til 240 mio. EUR (24x10 mio. EUR) for udenbordsmotorer og 30 mio. EUR (3x10 mio. EUR) for personlige fartøjer.

Industrien gør desuden opmærksom på, at fabrikanterne sandsynligvis ikke vil kunne øge deres enhedspris med mere end 2 eller 3 % af frygt for at ødelægge markedet.

En udenbordsmotor til fritidsfartøjer koster i dag på det frie marked fra 1 662 EUR for en lavtydende firetaktsmotor til 15 609 EUR for en højtydende totaktsmotor. Indførelsen af nye konstruktionskrav på grund af den nye teknologi medfører i henhold til beregninger fra IMEC en gennemsnitlig stigning i enhedsprisen for motorer til fritidsfartøjer på mellem 13,3 og 30,6 % af detailprisen. Fabrikanterne vil dog fordele denne prisstigning over en periode på 10 år eller mere. Skibsmotorer, der fremstilles efter den nye teknologi, vil til gengæld medføre lavere driftsomkostninger for forbrugeren på grund af det lavere brændstofforbrug. Det kan i henhold til IMEC forventes, at brændstof- og olieforbruget vil blive forbedret (nedbragt) med op til 30 %, når der tages udgangspunkt i en E5 prøvningscyklus.

Besparingerne i brændstofforbrug angivet i EUR fremgår af tabellen for cost-benefit analysen for udenbordsmotorer og personlige fartøjer (se punkt 3.7 nedenfor). Besparingerne i brændstofforbrug er beregnet på grundlag af motorens levetid (10 år eller 350 timer for udenbordsmotorer).

For motorer med kompressionstænding vurderer industrien, at stigningen i enhedsprisen pr. motortype vil være inden for 1-5 % af detailprisen. Det antages, at de fleste motorfabrikanter ikke vil øge deres detailpris med mere end 2 eller 3 % om året for ikke at ødelægge markedet. Disse forventede detailprisstigninger tager højde for omkostningerne til overensstemmelsesvurdering i forbindelse med de nye krav til udstødnings- og støjemission.

De maksimale omkostninger til overensstemmelsesvurdering af udstødningsemissioner vil i henhold til industrien være på omkring 5 000 EUR pr. motortype. Med et absolut maksimum på 24 typer vil de samlede omkostninger for store fabrikanter således være på omkring 120 000 EUR. De reelle omkostninger vil dog sandsynligvis være meget lavere og under alle omstændigheder blive spredt over en flerårig periode.

Omkostningerne til overensstemmelsesvurdering med hensyn til støjemission kan forventes at være en smule højere pr. motortype end med hensyn til udstødningsemission. De maksimale omkostninger pr. motortype vurderes til omkring 15 000 EUR for udenbordsmotorer og personlige fartøjer og til omkring 20 000 EUR for indenbords- og hækmotorer.

3.7. Omkostningseffektivitet (udstødningsemission)

Man har på grundlag af tal fra IMEC forsøgt at vurdere omkostningerne og cost-benefit forholdet pr. motor. Nedenstående tabel sammenfatter resultaterne for udenbordsmotorer og personlige fartøjer (dvs. for 85 % af det europæiske marked). Cost-benefit forholdet for udenbordsmotorer og personlige fartøjer beregnes med udgangspunkt i HC+NO_x, eftersom dette giver mulighed for sammenligninger med virkningen af andre bestemmelser til regulering af udstødningsemission (f.eks. HC-emission fra motorcykler).

Cost-benefit analyse for udenbordsmotorer og personlige fartøjer - Baseret på gældende detailpriser

<ul style="list-style-type: none"> • Firetakt er de "rene" firetakt udenbordsmotorer, der fremstilles efter den nye teknologi • D.I. er "rene" totakt udenbordsmotorer/personlige fartøjer, der fremstilles efter den nye teknologi 		UDENBORDSMOTORER						PERSONLIGE FARTØJER	
		Lavt effektområde 1,5-11 kW		Middel effektområde 14,7-73,6 kW		Højt effektområde 85-220 kW		Alle effektområder 59-118 kW	
		Firetakt	D.I.	Firetakt	D.I.	Firetakt	D.I.	Firetakt	D.I.
Detailpris i EUR		1 662,0	31 200,0	6 945,0	6 614,0	12 976,0	15 609,0		31 200,0
Stigning i omkostninger i % af detailprisen	Gns.	13,3		18,1	12,7	30,6	21,5		16,0
	Min.	9,4		10,3	4,6	30,1	12,5		17,0
	Max.	18,2		26,1	26,8	31,1	34,0		18,0
Omkostning pr. motor	Gns.	221,0		1 257,0	1 062,0	3 970,7	3 355,9		4 992,0
	Min.	156,2		715,3	382,0	3 905,8	1 951,1		5 304,0
	Max.	302,5		1 812,6	2 239,0	4 035,5	5 307,1		5 616,0
Besparing i brændstofforbrug i EUR		178,0		752,0	689,0	3 377,0	3 097,0		3 150,0
Samlet nedbringelse af HC-emissionen (tons HC+NO _x pr. motor.)		0,4		2,0	1,0	4,0	3,6		3,8
Cost-benefit forhold pr. motor (EUR/nedbringelse af HC+NO _x i ton)	Gns.	539,1		631,7	1 021,2	997,7	945,3		1 313,7
	Min.	381,0		359,5	367,3	981,4	549,6		1 395,8
	Max.	737,8		910,9	2 152,9	1 014,0	1 494,9		1 477,9

(Kilde: ICOMIA)

Cost-benefit analyse for dieselmotorer – Baseret på gældende detailpriser

	Lavt effektområde < 70 kW	Middel effektområde 70-250 kW	Højt effektområde >250 kW
Detailpris i EUR	11 000	15 044	45 920
Stigning i omkostninger i % af detailprisen	5	4,5	2,5
Gennemsnitlig stigning i detailprisen pr. motor i EUR	550	677	1 148
Samlet nedbringelse af emissionen af CO+HC+NO _x i ton pr. motor	0,0678	0,1486	0,5111

(Kilde: ICOMIA)

Cost-benefit forholdet varierer mellem 381 EUR pr. ton og 1 494,9 EUR pr. ton for udenbordsmotorer, mellem 1 313,7 EUR pr. ton og 1 477,9 EUR pr. ton for personlige fartøjer og mellem 2 246 EUR pr. ton og 8 116 EUR pr. ton for motorer med kompressionstænding (dieselmotorer). Disse resultater kan sammenlignes med de skønnede marginalomkostninger til nedbringelse af HC-emissionen fra stationære kilder (jf. "IIASA: *cost effective control of acidification and ground level ozone*")², der for de forskellige lande spænder fra 550 til 10 000 EUR pr. ton.

3.8. Hvilke handlingsmuligheder har Fællesskabet?

Et direktiv er et egnet middel til at sikre, at det indre marked fungerer korrekt, at der er fri bevægelighed for varer og et højt niveau af miljøbeskyttelse.

4. SAMMENLIGNING MELLEM DIREKTIVFORSLAGET OG ANDRE BESTEMMELSER VEDRØRENDE MOTORER TIL FRITIDSFARTØJER

Lovgivning fra Den Amerikanske Miljøstyrelse (EPA)

USA har en lignende lovgivning om udstødningsemission fra udenbordsmotorer med grænseværdier, der svarer til dem i forslaget. Den Amerikanske Miljøstyrelse (the Environmental Protection Agency) er i øjeblikket ved at udarbejde lovbestemmelser for benzin- og dieseldrevne indenbords- og hækmotorer til fritidsfartøjer. Det forventes, at høringerne vedrørende EPA-bestemmelserne vil starte ultimo 2000. Grænseværdierne kendes endnu ikke, men de er genstand for bilaterale drøftelser inden for rammerne af den transatlantiske dialog inden for erhvervslivet (TABD) med henblik på at opnå harmonisering mellem lovgivningerne i EU og USA.

² Undersøgelse foretaget for Kommissionen, GD for Miljø. Alle rapporter udarbejdet af IIASA er tilgængelige på internetadressen: <http://www.iiasa.ac.at/~rains>.

Brandenburg-forordningen

Grænseværdierne for udstødningsemission i Brandenburg-forordningen er i overensstemmelse med grænseværdierne i direktivforslaget. De relevante grænseværdier for støjmission er i overensstemmelse med de værdier, der foreslås af Kommissionen for motorer under 40 kW. Der foreslås dog i øjeblikket ikke nogen højere grænseværdier for større motorer.

Den svenske lovgivning om motorer til fritidsfartøjer

Grænseværdierne for udstødnings- og støjmission i direktivforslaget er i overensstemmelse med værdierne i den svenske lovgivning om motorer til fritidsfartøjer.

Bodensø-forordningens fase II

Grænseværdierne for udstødningsemission fra motorer med kompressionstænding i denne forordning svarer til grænseværdierne i direktivforslaget. Grænseværdierne i Bodensø-forordningens fase II er lavere for fire- og totaktsmotorer med gnisttænding. Grænseværdierne for støjmission svarer til værdierne i direktivforslaget.

5. RESULTATER AF HØRINGEN AF PARTERNE

Alle interesserede parter, dvs. medlemsstater, EØS-medlemsstater, industrien, forbrugere og CEN, er blevet hørt i de forskellige faser af udarbejdelsen af dette forslag. Forslaget har været genstand for grundige drøftelser på en række møder, og det blev for nylig uddelt med henblik på at indhente skriftlige kommentarer. Der er blevet taget højde for de fleste forslag, kommentarer og bidrag.

6. VALG AF RETSGRUNDLAG OG BEGRUNDELSE HERFOR

Direktivforslaget har af følgende grunde traktatens artikel 95 som retsgrundlag:

- Indførelsen af tekniske standarder for udstødnings- og støjmissionen fra motorer til fritidsfartøjer og personlige fartøjer vil sikre, at det indre marked fungerer korrekt, og forhindre, at der opstår tekniske handelshindringer.
- Det er nødvendigt at harmonisere kravene med hensyn til udstødnings- og støjmission på fællesskabsniveau for at forhindre en opdeling af markedet. Uden en fællesskabslovgivning på området vil der blive fastsat nationale bestemmelser, hvilket vil medføre øgede produktionsomkostninger, fordi der i så fald skal tages højde for en lang række forskellige krav.

7. BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE ARTIKLER I FORSLAGET

7.1. Artikel 1 i det ændrede direktiv (formål)

Artikel 1 i direktiv 94/25/EF erstattes med en ny artikel, der:

- definerer alle produkter, der er omfattet af direktivforslaget, herunder personlige fartøjer, inddelt i tre undergrupper svarende henholdsvis kravene med hensyn til konstruktion og bygning, udstødningsemission og støjmission

- specificerer listen over produkter, der ikke er omfattet af direktivforslaget, idet disse produkter på tilsvarende vis er inddelt i tre undergrupper
- fastsætter definitionerne af de produkter, der er omfattet af direktivforslaget
- tilføjer en definition af fabrikant og bemyndiget repræsentant med henblik på at definere deres rolle i forbindelse med direktivet.

7.2. Artikel 4 i det ændrede direktiv (fri bevægelighed for varer)

Der tilføjes et nyt stk. 3, litra a), til 1994-teksten for at sikre fri bevægelighed for indenbords- og hækmotorer, når disse motorer ledsages af en erklæring fra fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant om, at produktet vil opfylde de krav til udstødningsemission, der er fastsat i direktivforslaget.

Det grundlæggende princip er, at indenbords- og hækmotorer kun kan fungere korrekt, når de er anbragt inde i båden.

Denne bestemmelse er i tråd med en lignende bestemmelse i maskindirektivet (98/37/EF), hvor maskiner, der ikke kan fungere individuelt, og som er bestemt til at skulle inkorporeres i en maskine eller samles med andre maskiner, ikke behøver at være forsynet med CE-mærke.

Det er desuden blev fremført, at fabrikanter af indenbords- og hækmotorer fremstiller lignende og nogle gange de samme motorer til anlæg, der er omfattet af både maskindirektivet og dette direktivforslag, og at de i løbet af fremstillingsprocessen ikke kan garantere, i hvilket anlæg (maskiner eller båd) motorerne vil indgå.

7.3. Ny artikel 6a (forskriftsudvalg)

Kommissionen, bistået af et forskriftsudvalg, vil som fastsat i denne nye artikel i direktivforslaget have beføjelse til i lyset af den teknologiske udvikling at foretage alle nødvendige ændringer af bilag I.B.2 med hensyn til referencerne for grænseværdier for udstødningsemission og specifikke driftscykluser og brændstoffer, der skal anvendes i forbindelse med prøvninger af udstødningsemission, og af bilag I.C.1 med hensyn til grænseværdier for støjmission. Muligheden for at ændre direktivet er begrænset til denne del af bilag I, der udelukkende indeholder tekniske bestemmelser, som ikke ændrer ved selve formålet med dette forslag. Alle andre ændringer af direktivforslaget kræver en formel ændringsprocedure.

7.4. Artikel 7 i det ændrede direktiv (beskyttelsesklausul)

Artikel 7, stk. 1, i direktiv 94/25/EF erstattes med en ny artikel 7, stk. 1, der afspejler det faktum, at indenbords- og hækmotorer skal være ledsaget af fabrikantens erklæring om overensstemmelse, hvortil der henvises i bilag XV.

7.5. Artikel 8 i det ændrede direktiv (overensstemmelsesvurdering)

Artikel 8 i direktiv 94/25/EF erstattes med en ny artikel, der:

- udvider omfanget af moduler, der finder anvendelse i henhold til Rådets afgørelse 93/465/EF, for at give bådfabrikanterne så stor en valgmulighed som muligt under hensyntagen til kravene vedrørende konstruktion og bygning i direktivforslaget

- fastsætter antallet af anvendelige moduler med hensyn til krav til udstødnings- og støjemission under hensyntagen til modulernes egnethed, til produkttypen, risici og fabrikationens omfang
- fastsætter de moduler, der skal anvendes med henblik på erklæringen af personlige fartøjers overensstemmelse med de væsentlige krav med hensyn til konstruktion og bygning
- specificerer de forpligtelser, der påhviler den person, der sætter produkterne på markedet i fabrikantens eller dennes bemyndigede repræsentants fravær.

7.5.1. Overensstemmelsesvurdering med hensyn til udstødningsemission

Den person, der skal sikre overensstemmelse med kravene til udstødningsemission, er motorfabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant. De foreslåede procedurer til overensstemmelsesvurdering, der starter med EF-typeafprøvning (modul B) suppleret med model C (typeoverensstemmelse), er i overensstemmelse med andre fællesskabsbestemmelser om emission.

Adskillige medlemsstater og industrien har anmodet om tilføjelsen af intern produktionskontrol plus prøvninger (modul Aa). For at sikre, at der er sammenhæng med de øvrige relevante fællesskabsbestemmelser om udstødningsemission (direktiv 97/68/EF), er denne anmodning ikke blevet imødekommet. Der undtages udelukkende for motorer med kompressionstænding, der typegodkendes i henhold til ovenstående direktiv, der er i overensstemmelse med emissionsgrænseværdierne for fase II. Den foreslåede procedure for overensstemmelsesvurdering for disse motorer er intern produktionskontrol (modul A). Årsagen til denne undtagelse er, at visse af de motorer, der er omfattet af forslaget, ligner de motorer, der er omfattet af direktiv 97/68/EF, og at kravene for fase II i dette direktiv er strengere end emissionskravene i direktivforslaget. Det kan med rimelighed forventes, at der ikke vil være behov for inddragelse af tredjemand for at vurdere overensstemmelsen med kravene i direktivforslaget, når først motorfabrikanten har opnået typegodkendelse for de pågældende motorer.

7.5.2. Overensstemmelsesvurdering med hensyn til støjemission

Nedenstående bestemmelser finder anvendelse for så vidt angår den del af direktivet, der vedrører støjemission:

- For fartøjer med udenbordsmotor og for personlige fartøjer skal fabrikanten af motorer eller personlige fartøjer eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant erklære, at støjniveauet er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktivforslaget.
- For fartøjer med indenbords- eller hækmotor er fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant ansvarlig for at opfylde kravene og for at erklære, at støjniveauet er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktivforslaget.

Bådfabrikantens ansvar for overensstemmelseserklæring af fartøjer med indenbords- eller hækmotor bygger på princippet om, at konstruktionen og bygningen af motorens indkapsling og udstødningssystemet er de primære faktorer til nedbringelse af en indenbordsmotors støjemission. Dette kan opnås ved at motorrummet forsegles og isoleres korrekt, ved at udstødningsgasserne føres ud under vandlinjen og/eller ved at der foretages andre passende konstruktionsmæssige tiltag.

Referencefartøjsprocedure (*Reference Boat Concept*)

For at nedbringe omkostningerne til overensstemmelsesvurdering, især for de små og mellemstore virksomheder, har industrien foreslået anvendelsen af en procedure med referencefartøjer som et alternativ til modul Aa (intern produktionskontrol plus prøvninger). Det er blevet fremført, at det kræver, at bådfabrikanten og motorfabrikanten indgår i et tæt samarbejde for at overholde de fastsatte støjniveauer, når fartøj/motor-kombinationen konstrueres og endeligt certificeres. For at fremme denne proces og undgå en situation, hvor bådebyggere er nødsaget til at afprøve hver eneste fartøj/motor-kombination, har industrien udviklet en referencefartøjsprocedure, der giver bådfabrikanter mulighed for at foretage overensstemmelseserklæring med støjmissionskravene på grundlag af selvcertificering (modul A).

Først skal der etableres en liste over referencefartøjer ved at foretage en fuld passageprøvning (*pass-by-sound test*) (i henhold til ISO 14509) af enhver fartøj/motor-kombination i produktion. Hvis den pågældende fartøj/motor-kombination opfylder de gældende krav til støjniveau for den pågældende motorstørrelse, der er fastsat i direktivet, og hvis det involverede bemyndigede organ giver sin fulde accept, kan båden CE-mærkes og optages på listen over referencefartøjer. Der vil fra centralt hold blive ført en samlet liste over referencefartøjer. Alle bådebyggere og/eller motorfabrikanter uanset størrelse vil have adgang til denne liste over referencefartøjer (*Reference Boat Master List*).

Bådebyggere, der ønsker at foretage selvcertificering af deres fabrikation af fartøj/motor-kombinationer, kan således fra denne samlede liste vælge det referencefartøj, der svarer mest til deres fartøj/motor-kombination. De skal herefter foretage en detaljeret sammenligning mellem de to fartøj/motor-kombinationer. Når forskellene er uvæsentlige og inden for de fastsatte tolerancer, eller når de ikke har nogen betydning, kan de to fartøjer anses for at frembringe lignende støjniveauer. Fabrikanten kan på disse betingelser erklære, at fartøjet er i overensstemmelse med modul A. Når forskellene anses for at overskride de fastsatte tolerancer eller på anden vis er for store, skal der vælges et andet referencefartøj og foretages en ny sammenligning, eller den pågældende fartøj/motor-kombination i produktionen skal underkastes en fuld passageprøvning med inddragelse af tredjemand.

De data eller parametre, der skal undersøges, når man sammenligner et seriefremstillet fartøj med et udvalgt referencefartøj, vil blive fastsat tydeligt i en harmoniseret standard.

7.6. Artikel 10 i det ændrede direktiv (CE-mærkning)

Artikel 10, stk. 1, 2 og 3, i 1994-teksten erstattes med en ny artikel 10, stk. 1, 2 og 3, som er tilpasset kravene i direktivforslaget:

- De produkter, der i henhold til direktivforslaget skal CE-mærkes, anføres med udgangspunkt i kravene (konstruktion og bygning, udstødningsemmission og støjemission) for hver produkttype.

- CE-mærkningen finder i henhold til direktivforslaget ikke anvendelse på indenbords- og hækmotorer.

7.7. Bilag I til det ændrede direktiv (væsentlige krav)

Bilag I til 1994-teksten ændres således, at det omfatter krav til udstødnings- og støjemission. Den nye tekst består af tre dele svarende til de aspekter vedrørende konstruktion og bygning, udstødningsemission og støjemission, der behandles i direktivforslaget. Del A) er det tidligere bilag I til 1994-teksten.

Adskillige medlemsstater og gruppen af bemyndigede organer har understreget, at den nuværende udgave af direktiv 94/25/EF ikke er entydig med hensyn til, hvad der skal fremgå af "fabrikantpladen" (bilag I, punkt 2.2), og hvad der udgør et fartøjs "maksimalt anbefalede last" (bilag I, punkt 3.6). Det er blevet fremført, at vægten af brændstof- og vandtanke på korrekt vis er omfattet af definitionen af den maksimalt anbefalede last, men det bør ikke fremgå af fabrikantpladen, eftersom det er unødvendig information og kan skabe forvirring og en eventuel risiko for overlastning.

Der er derfor foretaget en ændring af bilag I.A for at gøre det klart, at den maksimalt anbefalede last, der angives på fabrikantpladen, ikke skal omfatte vægten af brændstof- og vandtankene i fyldt tilstand.

7.7.1. Grænseværdier for udstødningsemission

Grænseværdierne for udstødningsemission udregnes ved hjælp af følgende formel:

$$L = A + \frac{B}{P_N^n}$$

- hvor:
- L = grænseværdi
 - P_N = motorens mærkeeffekt
 - A, B, n er konstante

Det fremgår af en undersøgelse³ af bestemmelser vedrørende udstødningsemission, at den relative emission fra små motorer er højere end fra store motorer. I denne formel er A et basisniveau, der er gældende for en høj motoreffekt, og B/P_N^n er en "tolerance" for mindre motorer. Fabrikanterne synes i øjeblikket at være enige i denne formel. I forbindelse med en senere lovgivning skal det andet led fastsættes således, at "tolerancen" for mindre motorer gradvist nedsættes.

En lovgivning med lige strenge bestemmelser for både totaktsbenzinmotorer, firetaktsbenzinmotorer og dieselmotorer vil kræve forskellige grænseværdier for disse tre motortyper, eftersom de har deres egne helt specifikke emissionskarakteristika. Der foreslås forskellige emissionsgrænseværdier for de forskellige motortyper under hensyntagen til de teknologiske begrænsninger og for at sikre, at det er muligt på fyldestgørende vis at opfylde målsætningerne med hensyn til miljø og sundhed.

³ TNO Industrial Research, august 1991.

Det er vigtigt at tage hensyn til, at lovgivningen vedrørende skibsmotorer er fuldstændig ny. Tidligere erfaringer fra andre områder viser, at det kræver tid, for at de involverede parter (fabrikant, lovgiver, certificerende myndighed) kan tilpasse sig den nye situation. Der skal være tid til at gøre sig erfaringer med den nye målemetode, der, selvom den bygger på eksisterende metoder inden for beslægtede områder, som samlet metode er ny for alle, og fordi der sandsynligvis vil opstå en række begyndervanskeligheder.

ISO 8178 skal anvendes som prøvningsmetode.

Driftcykluser

Andre regeludstedende organer med ansvar for emissionsprøvning af motorer med kompressionstænding har allerede valgt prøvningscyklus E3. Prøvningscyklus E3 finder således anvendelse i henhold til IMO-protokollen, der finder anvendelse på emissionen af NO_x fra motorer med kompressionstænding på over 130 kW, som benyttes af oceangående fartøjer. Eftersom teknologien i motorer til erhvervsfartøjer og fritidsfartøjer ligner hinanden, vil anvendelsen af enten driftprøvningscyklus E3 eller E5 gøre det muligt for fabrikanterne at anvende fælles prøvningsprotokoller. Man vil på denne måde kunne opfylde en lang række krav og undgå en potentiel byrde på grund af de forskellige prøvningscykluser, der ellers skulle anvendes i forbindelse med overensstemmelsesvurdering.

7.7.2. Måling af støjemission

Grænseværdierne for støjemission udtrykkes på følgende måde:

L_{pASmax} = maksimum AS-vægtet lydtryksniveau, udtrykt i decibel, som defineret i ISO 14509.

Støjprøvning skal udføres i henhold til ISO 14509. Lydtryksniveauet måles, når fartøjet passerer en mikrofon ved maksimal hastighed eller ved 70 km/h, hvis fartøjet er i stand til at overstige denne hastighed, i en afstand på nøjagtig 25 m fra mikrofonen ("passageprøvning").

Baggrund

Forud for de forskellige nationale bestemmelser om støjemission for motoriserede fritidsfartøjer og motorer til fritidsfartøjer iværksatte *Marine Environment Committee* (IMEC) under ICOMIA den første internationale undersøgelse af støjemission i 1992 i Maaseik, Belgien. Der blev hovedsagelig foretaget prøvninger af udenbordsmotorer, der repræsenterer 77 % af det europæiske marked for motorer til fritidsfartøjer. Man måtte dog hurtigt konstatere, at det var nødvendigt med yderligere støjprøvninger for at indsamle data for de andre motorer på markedet, især for indenbordsmotorer, hækmotorer og personlige fartøjer. Der blev således foretages yderligere prøvninger i 1994, 1998 og 1999.

Man har under disse støjprøvningsprogrammer løbende forsøgt at udvikle metoder til prøvning af støjniveauet, der giver nøjagtige og reproducerbare resultater. Man har ligeledes bestræbt sig på at anvende disse prøvningsmetoder til at fastslå det aktuelle tekniske niveau med hensyn til motoriserede fritidsfartøjers støjniveau ved "passageprøvning". Der blev desuden foretaget særlige bugseringsprøvninger i forsøg på at fastslå den nederste grænse for støjniveauet ved passageprøvning, som kan opnås med et motoriseret fritidsfartøj. Disse bugseringsprøvninger blev foretaget i forbindelse med den prøverække, der fandt sted i Maaseik og på Lake X, og hvor det blev konstateret, at støjen fra skroget (med motoren stoppet) for fartøjer indtil 5,5 m overstiger 72 dB(A) ved en hastighed på 70 km/h, der er den maksimale prøvningshastighed i henhold til ISO 14509.

Resultaterne af Maaseik-prøvningserne var i henhold til IMEC yderst værdifulde med henblik på at fastslå det aktuelle tekniske niveau for så vidt angår den teknologi, der anvendes i små fritidsfartøjer og disses motorer. Maaseik-prøvningserne gav dog anledning til en lang række nye spørgsmål, hvilket førte til en anden prøverække, hvor der denne gang blev fokuseret på begrebet "standardfartøj" (*Standard Boat*) for typeprøvning af udenbordsmotorer sammen med en revideret metode for støjniveauumåling for fritidsfartøjer.

Den anden prøverække fandt sted på Lake X i det centrale Florida, USA (1994). Det primære formål med denne prøverække var at undersøge begrebet "standardfartøj" (*standard boat*), at udvikle en ny ISO-metode til støjniveauumåling for fritidsfartøjer til erstatning af ISO 2922 og yderligere at vurdere det aktuelle tekniske niveau af støjkontrollen af motoriserede fritidsfartøjer.

Støjprøvningserne på Lake X viste, at begrebet "standardfartøj" med henblik på prøvning af udenbordsmotorers støjniveau gav en pålidelig og nøjagtig metode til evaluering af udenbordsmotorer og til certificering af deres overensstemmelse med de i loven fastsatte grænseværdier for støjniveau. Støjniveauoprøvningsforetaget på samme udenbordsmodeller som i Maaseik viste en høj grad af korrelation (97 %) med Maaseik-prøvningserne. Det blev således bevist, at man ved at kontrollere de forskellige prøvningsparametre med den reviderede prøvningsmetode, der blev anvendt i Maaseik og på Lake X, kan opnå nøjagtige, reproducerbare resultater, når metoden anvendes sammen med "standardfartøjer". Den reviderede prøvningsmetode blev grundlaget for en ny målestandard med betegnelsen ISO 14509.

Der blev ligeledes udført bugseringsprøvningsprøvnings på Lake X med anvendelse af prøvningsfartøjer med stor motorydelse, hvorved prøvningsdataene for bugserede fartøjer blev udvidet til også at omfatte de større skrog til speedbåde med en hastighed over 60 km/h. Resultaterne af bugseringsprøvningsprøvningserne viste tydeligt, at den støj, som skroget afgiver, afhænger af dets størrelse og hastighed, idet der blev målt støjniveauer (med stoppet motor) på op til -72 dB(A) ved de typiske hastigheder for speedbåde. Det blev derfor besluttet, at der ved fastsættelsen af grænseværdier for støj skal tages lige meget højde for den støj, hvormed motoren på den ene side og skroget på den anden side bidrager til det samlede passagestøjniveau, der er på 75 dB(A) i en afstand på 25 m, når målingen foretages i henhold til ISO Standard nr. 14509.

Anvendelse af ISO 14509

ISO 2922 blev oprindeligt udarbejdet for erhvervsfartøjer og -udstyr, hvilket efterlod en lang række uspecificerede operationelle parametre, når metoden blev anvendt på fritidsfartøjer. Det blev i forbindelse med prøvningserne på Lake X bevist, at en ændring af et enkelt af de prøvningsparametre, der ikke er specificeret i ISO 2922, medførte en ændring af støjniveauet ved passagemåling med op til 12 dB(A). Det er derfor vigtigt, hvis man forsøger at opfylde de meget strenge miljømæssige grænseværdier for støj, at målestandarder er præcis både med hensyn til prøvningsparametre og -betingelser.

Selvom der er blevet klaget over de meget præcise betingelser, der kræves i henhold til den nye ISO 14509, er der fortsat en række variable, der kan påvirke støjniveauet, når det måles med denne nye standard. Mens ISO 2922 f.eks. tillader variationer i vindhastigheden på op til 36 km/h, kræver ISO 14509 en maksimal vindhastighed på 18 km/h. For at påvise virkningen af vindhastighed og vandforhold blev et fartøj med en udenbordsmotor på 7,4 kW (10 h.p.) prøvet to dage efter hinanden. Den første dag var der en vindhastighed på 5 km/h, og støjniveauet ved passagemåling var på 67,2 dB(A). På andendagen medførte krusninger på

vandet, forårsaget af vindhastighed på omkring 16 km/h, en forhøjelse af støjniveauet ved passagemåling til 69,2 dB(A), hvilket var en stigning på 2 dB(A).

De prøvningsbetingelser, der kræves i henhold til ISO 14509, kan sjældent opfyldes ret mange steder i Europa, hvilket gør det svært at udføre støjprøvning med passagemåling. Det er dog nu en kendsgerning, at strenge grænseværdier for fritidsfartøjers støjniveau kræver streng kontrol af prøvningsforholdene som beskrevet i ISO 14509.

Fartøjer med flere motorer

Det er blevet konstateret, at der for større fartøjer med en eller flere motorer som regel opnås en øget støjemission. Der tillades derfor en tolerance på 3 dB for fartøjer med to eller flere motorer.

7.8. Bilag VI til det ændrede direktiv (intern produktionskontrol plus prøvninger: modul Aa)

Bilag VI til 1994-teksten ændres således, at det også omfatter prøvninger med henblik på vurdering af motorers overensstemmelse med kravene til støjemission i direktivforslaget. Den nye tekst består af to dele: del A) vedrørende konstruktion og bygning og del B) vedrørende støjemission.

Del A) svarer til det tidligere bilag VI til 1994-teksten. Medlemsstaterne, industrien, de bemyndigede organer og forbrugerne har gjort opmærksom på, at det ikke er logisk, at det bemyndigede organs identifikationsnummer i henhold til modul Aa skal anbringes på fabrikantpladen, når det bemyndigede organ ikke er involveret i selve fremstillingsprocessen. Den sidste sætning i det sidste afsnit i bilag VI til 1994-teksten, hvor det fastsættes, at det bemyndigede organs identifikationsnummer skal anbringes på fabrikantpladen, er derfor fjernet i det ændrede direktiv.

7.9. Bilag VIII, X, XIII, XIV og XV til det ændrede direktiv

Disse bilag er blevet tilpasset kravene i det ændrede direktiv og indeholder:

- procedurer for overensstemmelsesvurdering med anvendelse af modul C (typeoverensstemmelse for udstødningsemission) og F (produktverifikation for udstødningsemission) og,
- bestemmelser vedrørende den tekniske dokumentation, som fabrikanten skal fremlægge, de minimumskriterier, som medlemsstaterne skal iagttage ved bemyndigelse af organerne, og den skriftlige overensstemmelseserklæring, der skal udstedes af fabrikanten.

7.10. Nyt bilag XVI til direktivforslaget (kvalitetssikring af produkterne med hensyn til udstødningsemission)

Dette bilag indeholder proceduren for overensstemmelsesvurdering med anvendelse af modul E (kvalitetssikring af produkter) med hensyn til kravene til udstødningsemission.

7.11. Nyt bilag XVII til direktivforslaget (overensstemmelsesvurdering af produktionen med hensyn til udstødningsemission)

Dette bilag indeholder en statistisk beregningsmetode til kontrol af en motorfamilies overensstemmelse med kravene til udstødningsemission i direktivforslaget.

7.12. Ny artikel 2 (holdbarhed)

Denne artikel pålægger Kommissionen at fremlægge en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om metoderne til gennemførelse af overensstemmelsesprøvning af ibrugtagne motorer.

7.13. Ny artikel 3 (gennemførelse i national lovgivning)

Det kan for både motorer med kompressionstænding (dieselmotorer) og for firetaktsmotorer hurtigt lade sig gøre at nedbringe udstødningsemissionerne, eftersom den nødvendige teknologi allerede er udviklet, og motorfabrikanterne kan drage fordel af den seneste teknologiske udvikling inden for bilindustrien. Dette gælder dog ikke totaktsmotorer, der er den "mindst rene" motortype. Industrien har påpeget, at det ikke er muligt at erstatte alle de nuværende totaktstyper med motorer, der fremstilles efter den nye teknologi, før 2005, og at det vil kræve omfattende forskning, tid og store omkostninger at udvikle disse nye motorer.

Den endelige gennemførelsesdato forlænges derfor for totaktsmotorer for at give medlemsstaterne den nødvendige tid til at iværksætte passende foranstaltninger, samtidig med at fabrikanterne af skibsmotorer får tid til at udvikle og indføre pålidelige motorer, der er udviklet med den nye teknologi.

7.14. Ny artikel 4 og 5 (ikrafttrædelse, adressat)

Disse artikler indeholder standardbestemmelser.

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁶,

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den udvikling, der er foregået siden vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer⁷, har gjort det nødvendigt at ændre dette direktiv.
- (2) Personlige fartøjer er ikke omfattet af direktivet, men siden vedtagelsen af direktivet har nogle medlemsstater vedtaget love og administrative bestemmelser om tekniske krav til sådanne fartøjer.
- (3) Fritidsfartøjers og personlige fartøjers motorer frembringer udstødningsemission bestående af kulmonoxid (CO), kulbrinter (HC) og kvælstofoxider (NO_x) samt støjmission, som påvirker både folkesundheden og miljøet.
- (4) Støj- og udstødningsemission fra sådanne fritidsfartøjers motorer er heller ikke omfattet af dette direktiv.

⁴ EFT C .

⁵ EFT C .

⁶ Udtalelse fra Europa-Parlamentet , fælles holdning fastlagt af Rådet og beslutninger/afgørelser ...

⁷ EFT L 164 af 30.6.1994, s. 15.

- (5) Det er nu nødvendigt at integrere miljøhensyn i Fællesskabets politikker og aktioner med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling. Sådanne hensyn, som allerede indgår i Rådets resolution af 3. december 1992 om forholdet mellem industriens konkurrenceevne og miljøbeskyttelse⁸, blev taget op igen i konklusionerne fra rådsmødet (industri) den 29. april 1999.
- (6) I medlemsstaterne findes der love og administrative bestemmelser, som begrænser støj- og udstødningsemission fra motorer med henblik på at beskytte folkesundheden, miljøet og, hvor dette måtte være nødvendigt, husdyrsundheden. Disse bestemmelser er forskellige og vil derfor sandsynligvis indvirke på den frie bevægelighed for sådanne produkter og udgøre hindringer for samhandelen inden for Fællesskabet.
- (7) I forbindelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter⁹, som ændret ved direktiv 98/48/EF¹⁰, har medlemsstaterne notificeret udkast til nationale forskrifter, som skal nedbringe støj- og udstødningsemission fra fritidsfartøjers motorer; det anses for sandsynligt, at sådanne tekniske forskrifter i lighed med de allerede gældende nationale bestemmelser vil indvirke på den frie bevægelighed for sådanne produkter eller skabe hindringer for, at det indre marked fungerer tilfredsstillende. Det er derfor nødvendigt at vedtage en bindende fællesskabsretsakt.
- (8) Harmonisering af de nationale love er den eneste måde, hvorpå sådanne handelshindringer og sådan illoyal konkurrence i det indre marked kan fjernes. Målsætningen "at begrænse støj- og udstødningsemissionen" kan ikke virkeliggøres tilfredsstillende af den enkelte medlemsstat. Med dette direktivs foranstaltninger fastsættes de væsentlige krav med hensyn til fri bevægelighed for alle typer motorer, det finder anvendelse på.
- (9) Disse foranstaltninger er i overensstemmelse med principperne for gennemførelse af den nye metode, der er omhandlet i Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og standarder¹¹ og for henvisning til harmoniserede europæiske standarder.
- (10) Bestemmelserne om emissioner i dette direktiv skal gælde for alle motorer, hvad enten der er tale om indenbordsmotorer, hækmotorer eller udenbordsmotorer, og for personlige fartøjer med henblik på at opnå den bedst mulige beskyttelse af folkesundheden og miljøet. Motorer, hvorpå der er foretaget større ændringer, skal også være omfattet for så vidt angår gasformige emissioner. Fartøjer eller delvis færdigbyggede fartøjer med indenbordsmotor eller hækmotor, herunder også sådanne fartøjer, på hvis motor der er foretaget større ændringer, skal også opfylde bestemmelserne vedrørende støjemission.
- (11) For at kunne beskytte folkesundheden og miljøet er det vigtigt, at de væsentlige krav vedrørende emission fra de pågældende motorer er opfyldt. Der skal fastlægges maksimalt tilladte niveauer for udstødningsemission af kulmonoxid (CO), kulbrinter (HC), kvælstofoxider (NO_x) og forurenende partikler. Hvad angår støjemission skal maksimumsniveauerne opdeles i forhold til sådanne motorers effekt og antallet af

⁸ EFT C 331 af 16.12.1992, s. 5.

⁹ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

¹⁰ EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18.

¹¹ EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1.

motorer om bord. Disse foranstaltninger er forenelige med alle andre foranstaltninger til at nedbringe emissioner fra motorer med henblik på at beskytte mennesker og miljø.

- (12) For de to typer emissioner gælder det, at de data, der dokumenter deres overensstemmelse med kravene, altid skal ledsage fritidsfartøjet.
- (13) Anvendes harmoniserede europæiske standarder, især hvad angår måling af niveauer og hvad angår prøvningsmetoder, er det lettere at påvise overensstemmelse med de væsentlige krav, også når der er tale om emissioner fra de af direktivet omfattede fritidsfartøjer.
- (14) På grund af arten af de risici, der er tale om, er det nødvendigt at vedtage procedurer for overensstemmelsesvurdering for at sikre det nødvendige beskyttelsesniveau. Fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant skal sikre, at de af dette direktiv omfattede produkter, når de markedsføres eller tages i brug, opfylder de relevante væsentlige krav vedrørende motorer til personlige fartøjer og fritidsfartøjer, alt efter hvilke der er tale om. Der skal fastlægges passende procedurer, som giver mulighed for et valg mellem procedurer med samme nøjagtighed. Disse procedurer skal være i overensstemmelse med Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i overensstemmelsesvurderingprocedurerne og reglerne om anbringelse og anvendelse af CE-overensstemmelsesmærkningen, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering¹².
- (15) Hvad angår udstødningsemission skal alle typer motorer, herunder personlige fartøjers og andre lignende motordrevne fartøjers motorer, være forsynet med CE-mærke anbragt af fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant, med undtagelse af indenbordsmotorer og hækmotorer, som skal ledsages af fabrikantens overensstemmelsesattest. Hvad angår støjmission skal kun udenbordsmotorer være forsynet med CE-mærke anbragt af fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant. Hvad angår støjmission og for alle motortypers vedkommende, undtagen udenbordsmotorer, godtgør den på fartøjet anbragte CE-mærkning overensstemmelse med de pågældende væsentlige krav
- (16) Direktiv 94/25/EF skal også ændres, så at der tages hensyn til produktionsspecifikke behov, som kræver større valgmuligheder med hensyn til certificeringsprocedurer.
- (17) Af hensyn til retssikkerheden og for at sikre risikofri anvendelse af fritidsfartøjer er det nødvendigt, at det væsentlige krav vedrørende anbefalet maksimal last, som skal være angivet på fabrikantpladen, præciseres yderligere.
- (18) For at lette anvendelsen af foranstaltninger til at sikre en effektiv gennemførelse af lovgivningen bevares og styrkes proceduren for etablering af et tæt samarbejde mellem Kommissionen og medlemsstaterne inden for rammerne af et udvalg.

¹² EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23.

- (19) For at kunne gennemføre retsforskrifterne effektivt kræves der en mekanisme til at tilpasse de tekniske bestemmelser vedrørende grænseværdier for udstødnings- og støjemission, driftscyklusser og referencebrændstof til den teknologiske udvikling; et forskriftsudvalg nedsat i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹³, vil være påkrævet med henblik på at rådgive Kommissionen om de foranstaltninger, der skal træffes -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 94/25/EF foretages følgende ændringer:

(1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Anvendelsesområde og definitioner

1. Dette direktiv finder:

- (a) med hensyn til konstruktion og bygning anvendelse på:
 - (i) fritidsfartøjer og delvis færdigbyggede fartøjer
 - (ii) personlige fartøjer
 - (iii) de i bilag II omhandlede komponenter, i såvel monteret som umonteret stand.
- (b) med hensyn til udstødningsmission anvendelse på:
 - (i) motorer til fritidsfartøjer og personlige fartøjer
 - (ii) motorer, som er monteret på eller i disse fartøjer, og som er genstand for en "større motorændring".
- (c) med hensyn til støjemission anvendelse på:
 - (i) fritidsfartøjer og delvis færdigbyggede fartøjer med indenbords- eller hækmotor
 - (ii) fritidsfartøjer med indenbords- eller hækmotor, hvor fartøjerne er genstand for en "større fartøjsombygning"
 - (iii) personlige fartøjer
 - (iv) udenbordsmotorer beregnet til montering på fritidsfartøj.

¹³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

2. Følgende fartøjer er ikke omfattet af direktivet:
- (a) hvad angår stk. 1, litra a):
 - (i) fartøjer, der udelukkende er konstrueret til konkurrencesejlads, herunder kaproningsbåde og robåde bestemt til træning, og som er betegnet som sådanne af fabrikanten
 - (ii) kanoer og kajaker, gondoler og vandcykler
 - (iii) windsurfingbrætter
 - (iv) surfbrætter, herunder motordrevne surfbrætter
 - (v) originale historiske fartøjer og individuelle reproduktioner af sådanne, der er konstrueret før 1950, og som hovedsagelig er bygget med originale materialer og er betegnet som sådanne af fabrikanten
 - (vi) forsøgsfartøjer, såfremt de ikke senere markedsføres i Fællesskabet
 - (vii) fartøjer, der er bygget til eget brug, såfremt de ikke inden for en periode på fem år efter bygningen markedsføres i Fællesskabet
 - (viii) fartøjer, der specielt er beregnet til at skulle have en besætning og til at benyttes til erhvervsmæssig passagerbefordring, jf. dog stk. 3, litra a), herunder de fartøjer, der er defineret i Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje¹⁴, uanset antallet af passagerer
 - (ix) undervandsfartøjer
 - (x) luftpudéfartøjer
 - (xi) hydrofoilfartøjer.
 - b) hvad angår stk.1, litra b):
 - (i) motorer, der er monteret eller specielt beregnet til montering i følgende fartøjer:
 - fartøjer, der udelukkende er konstrueret til konkurrencesejlads, og som er betegnet som sådanne af fabrikanten
 - forsøgsfartøjer, såfremt de ikke senere markedsføres i Fællesskabet

¹⁴ EFT L 301 af 28.10.1982, s. 1, direktiv ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse.

- fartøjer, der specielt er beregnet til at skulle have en besætning og til at benyttes til erhvervmæssig passagerbefordring, jf. dog stk. 3, litra a), herunder de fartøjer, der er defineret i Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje, uanset antallet af passagerer
 - undervandsfartøjer
 - luftpuddefartøjer
 - hydrofoolfartøjer
- (ii) originale historiske motorer og individuelle reproduktioner af sådanne, som er baseret på en konstruktion fra før 1960, som ikke er seriefremstillet, og som er monteret på eller i de i stk. 2, litra a), nr. v), omhandlede fartøjer.
- c) hvad angår stk. 1, litra c):
- alle de i litra b) i dette stykke nævnte fartøjer.

3. I dette direktiv forstås ved:

- (a) "fritidsfartøj": alle fartøjer beregnet til sport- og fritidsformål, med en skroglængde på mellem 2,5 m og 24 m målt efter den relevante harmoniserede standard, uanset typen af fremdrivningsmiddel. Det forhold, at samme fartøj kan anvendes til udlejning og til oplæring i lystsejlad, betyder ikke, at det udelukkes fra direktivets anvendelsesområde, hvis det markedsføres til rekreative formål.
- (b) "personligt fartøj": et fartøj med en længde på under 4 m, som har indbygget forbrændingsmotor med vandstrålepumpe som hovedfremdrivningsmiddel, og som er beregnet til at skulle betjenes af en eller flere personer, som sidder, står eller knæler på - snarere end i - skroget.
- (c) "motor": enhver forbrændingsmotor med gnist- eller kompressionstænding, som anvendes til fremdrivning, herunder totakts og firetakts indenbords-, hæk- og udenbordsmotorer.
- (d) "større motorændring": ændring af en motor:
- som vil kunne bevirke, at motoren overskrider de i bilag I.B angivne emissionsgrænseværdier. Rutinemæssig udskiftning af motorkomponenter, som ikke ændrer emissionskarakteristikaene, betragtes ikke som en større motorændring; eller
 - hvor mærkeeffekten forøges med mere end 10 %.
- (e) "større fartøjsombygning": ombygning af et eksisterende fartøj:
- som ændrer fartøjets fremdrivningsmiddel

- som indebærer enten en større motorændring eller udskiftning af motoren med en motor af en anden type eller størrelse
 - som ændrer fartøjet i en sådan grad, at det betragtes som et nyt fartøj.
- (f) "fremdrivningsmiddel": den mekaniske metode, hvormed fartøjet drives frem. Fremdrivningssystemet kan bl.a. være en skrue eller en vandstråle.
- (g) "motorfamilie": en af fabrikanten opstillet gruppe af motorer, der som følge af deres konstruktion må forventes at svare til hinanden med hensyn til udstødningsemissionkarakteristika, og som opfylder dette direktivs udstødningsemissionskrav
- (h) "fabrikant": enhver fysisk eller juridisk person, som konstruerer og fremstiller et af dette direktiv omfattet produkt, eller som lader et sådant produkt konstruere og/eller fremstille med henblik på at markedsføre det i eget navn.
- (i) "bemyndiget repræsentant": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Fællesskabet, og som har modtaget en skriftligt fuldmagt fra fabrikanten til at handle på dennes vegne med hensyn til sidstnævntes forpligtelser i henhold til dette direktiv."

(2) I artikel 4 indsættes følgende stykke 3a:

"3a. Medlemsstaterne kan ikke forbyde, begrænse eller hindre markedsføring og ibrugtagning af indenbords- og hækmotorer, såfremt fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant i overensstemmelse med bilag XV.3 erklærer, at motoren, når den er monteret i et fritidsfartøj eller personligt fartøj i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, vil opfylde de i dette direktiv indeholdte krav vedrørende udstødningsemission."

(3) Følgende artikel 6a indsættes:

“Forskriftsudvalg

Artikel 6a

1. Ændringer, som det i betragtning af udviklingen i den teknologiske viden og som følge af nye videnskabelige resultater er nødvendigt at foretage i kravene i bilag I.B.2, vedrørende grænseværdier for udstødningsemission, driftscyklusser og referencebrændstoffer, og bilag I.C.1, vedrørende grænseværdier for støjemission, skal vedtages af Kommissionen bistået af det i henhold til artikel 6, stk. 3, nedsatte stående udvalg, der fungerer som forskriftsudvalg i henhold til proceduren i artikel 6a, stk. 2.
2. Hvis der henvises til dette stykke, gælder rådgivningsproceduren i artikel 5 i beslutning 1999/468/EF med overholdelse af bestemmelserne i artikel 7, stk. 3, og artikel 8 i denne beslutning.
3. Den i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede frist er på tre måneder."

(4) I artikel 7 affattes stykke 1 således:

- "1. Konstaterer en medlemsstat, at produkter, som falder ind under anvendelsesområdet af artikel 1, og som er forsynet med det i bilag IV beskrevne CE-mærke, når de er korrekt bygget, monteret og vedligeholdt og bruges i overensstemmelse med deres formål, kan udgøre en fare for personers sikkerhed og sundhed eller for goder eller miljø, træffer den alle egnede foreløbige foranstaltninger for at trække dem tilbage fra markedet eller forbyde eller begrænse markedsføringen eller ibrugtagningen af dem."

(5) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

1. Inden produktion eller markedsføring af de i artikel 1, stk. 1, omhandlede produkter skal fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anvende de i denne artikels stk. 2, 3 og 4 omhandlede procedurer.

I fabrikantens og dennes bemyndigede repræsentants fravær kan ansvaret for produktets overensstemmelse med dette direktiv overtages af enhver i Fællesskabet etableret fysisk eller juridisk person, som markedsfører produktet i eget navn.

2. For så vidt angår konstruktion og bygning af de i artikel 1, stk. 1, litra a), omhandlede produkter, skal fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anvende følgende procedurer for fartøjskonstruktionskategorierne A, B, C og D, jf. punkt 1 i bilag I.A:

(a) For kategori A og B:

- (i) for fartøjer med en skroglængde på under 12 m: intern produktionskontrol plus prøvninger (modul Aa), jf. bilag VI, eller EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B+D eller G eller H
- (ii) for fartøjer med en skroglængde fra 12 m til 24 m: EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B + D eller B + F eller G eller H.

(b) For kategori C:

- (i) for fartøjer med en skroglængde fra 2,5 m til 12 m:
 - hvis de harmoniserede standarder vedrørende punkt 3.2 og 3.3 i bilag I.A er overholdt: intern produktionskontrol (modul A), jf. bilag V, intern produktionskontrol plus prøvninger (modul Aa), jf. bilag VI, eller EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B+D eller B+F eller G eller H

- hvis de harmoniserede standarder vedrørende punkt 3.2 og 3.3 i bilag I.A ikke er overholdt: intern produktionskontrol plus prøvninger (modul Aa), jf. bilag VI, eller EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B+D eller B+F eller G eller H.
- (ii) for fartøjer med en skroglængde fra 12 m til 24 m: EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B + D eller B + F eller G eller H.
- (c) For kategori D:
- for fartøjer med en skroglængde fra 2,5 m til 24 m: intern produktionskontrol (modul A), jf. bilag V, eller intern produktionskontrol plus prøvninger (modul Aa), jf. bilag VI, eller EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B+D eller B+F eller G eller H.
- (d) For personlige fartøjer:
- EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B + D, B+E eller B + F eller G eller H.
- (e) For de i bilag II omhandlede komponenter: et af følgende moduler: B+C, eller B+D eller B+F eller G eller H.
3. Med hensyn til udstødningsemission:
- (a) for de i artikel 1, stk. 1, litra b), omhandlede produkter anvender bådfabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant EF-typeafprøvning (modul B), jf. bilag VII, plus typeoverensstemmelse (modul C), jf. bilag VIII, eller et af følgende moduler: B+D, B+E, B+F eller G eller H.
- (b) for motorer med kompressionstænding, der er typegodkendt i henhold til direktiv 97/68/EF, og som er i overensstemmelse med det trin II, der er omhandlet i afsnit 4.2.3 i bilag I til ovennævnte direktiv, skal motorfabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anvende intern produktionskontrol (modul A), jf. bilag V.
4. Med hensyn til støjemission:
- (a) for de i artikel 1, stk. 1, litra c), nr. i) og ii), omhandlede produkter anvender bådfabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant:

- (i) hvis der foretages prøvninger med anvendelse af den harmoniserede standard for støjmåling: enten intern produktionskontrol plus prøvninger (modul Aa), jf. bilag VI, eller enhedsverificering (modul G), jf. bilag XI, eller fuldstændig kvalitetssikring (modul H), jf. bilag XII.
 - (ii) hvis der ved vurderingen anvendes certificerede referencefartøjsdata, tilvejebragt i overensstemmelse med nr. i): enten intern produktionskontrol (modul A), jf. bilag V, eller intern produktionskontrol plus supplerende krav (modul Aa), jf. bilag VI, eller enhedsverifikation (modul G), jf. bilag XI, eller fuld kvalitetssikring (modul H), jf. bilag XII.
- (b) for de i artikel 1, stk. 1, litra c), nr. iii) og iv), omhandlede produkter anvender fabrikanten af personlige fartøjer/motorfabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant: intern produktionskontrol plus supplerende krav (modul Aa), jf. bilag VI, eller modul G eller H."

(6) I artikel 10 affattes stk. 1, 2 og 3 således:

- "1. Hvis følgende produkter markedsføres, skal de være forsynet med CE-mærke:
- (a) fritidsfartøjer, personlige fartøjer og de i bilag II omhandlede komponenter, der anses for at opfylde de i bilag I omhandlede væsentlige krav
 - (b) udenbordsmotorer, der anses for at opfylde de i bilag I.B og I.C omhandlede væsentlige krav.
2. CE-mærket som gengivet i bilag IV skal anbringes på fartøjet og det personlige fartøj, jf. punkt 2.2 i bilag I.A, på de i bilag II omhandlede komponenter og/eller på deres emballage, og på udenbordsmotorer og personlige fartøjers motorer, jf. punkt 1.1 i bilag I.B, således at den er synlig, letlæselig og ikke kan fjernes.
- CE-mærkningen skal ledsages af identifikationsnummeret på det bemyndigede organ, der er ansvarlig for iværksættelsen af procedurerne i bilag IX, X, XI, XII og XVI.
3. Det er ikke tilladt på fartøjet, det personlige fartøj og på motorer at anbringe mærker eller påskrifter, der kan vildlede tredjemand med hensyn til CE-mærkningens betydning eller grafiske udformning. Ethvert andet mærke kan anbringes på de i bilag II omhandlede fritidsfartøjer og komponenter og/eller på deres emballage, forudsat at dette ikke gør CE-mærkningen mindre synlig eller mindre letlæselig."

(7) Bilag I affattes som del A i bilaget til dette direktiv.

(8) Bilag VI affattes som del B i bilaget til dette direktiv.

(9) I bilag VIII indsættes som punkt 4:

"4. Med hensyn til vurderingen af overensstemmelse med udstødningsemissionskravene i dette direktiv skal et af fabrikanten valgt bemyndiget organ med tilfældige intervaller foretage eller have foretaget prøvninger. Såfremt kvalitetsniveauet synes at være utilfredsstillende, eller det synes nødvendigt at kontrollere validiteten af de data, fabrikanten har fremlagt, anvendes følgende procedure:

En motor udtages af produktionen og underkastes den i bilag I.B beskrevne prøve. Prøvemotorerne skal være delvist eller fuldstændigt indkørt i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer. Hvis de specifikke udstødningsemissioner fra den af produktionen udtagne motor overskrider de i bilag I.B omhandlede grænseværdier, kan fabrikanten anmode om at få foretaget målinger på en stikprøve af motorer udtaget fra produktionen, herunder den oprindeligt udtagne motor. For at sikre, at den ovenfor angivne stikprøve af motorer opfylder direktivets krav, skal den i bilag XVII beskrevne statistiske metode anvendes."

(10) I bilag X, punkt 5.3 tilføjes følgende afsnit:

"Til vurderingen af overensstemmelse med udstødningsemissionskravene skal proceduren i bilag XVII anvendes."

(11) Bilag XIII affattes som del C i bilaget til dette direktiv.

(12) I bilag XIV, punkt 1, affattes første punktum således:

"1. Organet, dets leder og det personale, der skal udføre verifikationsarbejdet, må ikke have konstrueret, fremstillet, leveret eller have være beskæftiget med montage af de i artikel 1 omhandlede produkter, som de kontrollerer, eller være nogen af de nævnte personers bemyndigede repræsentant."

(13) Bilag XV affattes som del D i bilaget til dette direktiv.

(14) Der tilføjes et nyt bilag XVI, jf. del E i bilaget til dette direktiv.

(15) Der tilføjes et nyt bilag XVII, jf. del F i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

To år efter medlemsstaternes gennemførelse af direktivet forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om, hvordan man skal anvende et system for overensstemmelsesprøvning af ibrugtagne motorer.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at opfylde kravene i dette direktiv senest i juni 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Medlemsstaterne begynder at anvende disse love og administrative bestemmelser fra december 2003.

2. Medlemsstaterne tillader markedsføring og ibrugtagning af produkter, som er i overensstemmelse med de bestemmelser, der er gældende på deres område på datoen for dette direktivs ikrafttræden:
 - indtil december 2004, når der er tale om de i artikel 1, stk. 1, litra a), omhandlede produkter
 - indtil december 2004, når der er tale om motorer med kompressionstænding og firetaktsmotorer med gnisttænding; og
 - indtil december 2005, når der er tale om totaktsmotorer med gnisttænding.
3. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal disse indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

For Europa-Parlamentet
Formand

For Rådet
Formand

BILAG

A - BILAG I ÆNDRES SÅLEDES:

1. Overskriften ændres til:

"BILAG I: VÆSENTLIGE KRAV

INDLEDENDE BEMÆRKNING

I dette bilag omfatter udtrykket "fartøj" fritidsfartøjer og personlige fartøjer.

A. VÆSENTLIGE SIKKERHEDSKRAV MED HENSYN TIL
KONSTRUKTION OG BYGNING AF FARTØJER."

2. Afsnittet under punkt 2 "Generelle forskrifter" affattes således:

"De i artikel 1, stk. 1, litra a), omhandlede produkter skal opfylde de væsentlige krav, såfremt disse finder anvendelse herpå."

3. I punkt 2.2 "Fabrikantplade", fjerde led, tilføjes følgende ord i slutningen af sætningen:

"... ekskl. vægten af brændstof- og vandtanke i fyldt tilstand."

4. I punkt 3.6 "Den af fabrikanten anbefalede maksimale last" slettes følgende ord:

"...i følge fabrikantpladen..."

5. I punkt 5 "Monteringsforskrifter" indsættes et nyt punkt:

"5.1.5. Personligt fartøj med fortsat fremdrift uden fører. Personlige fartøjer skal enten være forsynet med en automatisk frakoblingsanordning eller med en automatisk afbryder, som bevirker, at fartøjet fortsætter i en cirkelformet fremadgående bevægelse med nedsat hastighed, hvis føreren forlader fartøjet med forsæt eller falder i vandet."

6. To nye dele, del B og C, indføres i dette bilag:

"B. VÆSENTLIGE KRAV MED HENSYN TIL UDSØDNINGSEMISSION FRA MOTORER

Motorer skal opfylde følgende væsentlige krav med hensyn til udstødningsmission.

1. MOTORIDENTIFIKATION

1.1. Hver motor skal være tydeligt mærket med følgende oplysninger:

- motorfabrikantens varemærke eller firmanavn
- motortype og, i givet fald, motorfamilie

- et unikt motoridentifikationsnummer
- CE-mærkning, hvis dette kræves i henhold til artikel 10.

- 1.2. Disse mærker skal være holdbare i motorens normale levetid, skal være letlæselige og må ikke kunne fjernes. Hvis der anvendes etiketter eller plader, skal disse være fastgjort således, at de kan blive siddende i motorens normale levetid, og at de ikke kan fjernes, uden at de ødelægges, eller at oplysningerne på dem gøres ulæselige.
- 1.3. Disse mærker skal være fastgjort på en motordel, som er nødvendig for motorens normale drift, og som normalt ikke behøver at skulle udskiftes i løbet af motorens levetid.
- 1.4 Disse mærker skal være placeret således, at de er umiddelbart synlige for en gennemsnitsbruger, efter at motoren er blevet samlet med alle de komponenter, der er nødvendige for, at motoren kan fungere.

2. KRAV VEDRØRENDE Udstødningsemission

Motorer skal være konstrueret, bygget og samlet på en sådan måde, at emissionerne ikke overskrider grænseværdierne i nedenstående tabel, når motorerne er korrekt monteret og er i normal brug:

Tabel 1

Type	Kulmonoxid $CO=A + B/P_N^n$ g/kWh			Kulbrinter $HC=A + B/P_N^n$ g/kWh			Kvælstof-oxider NO_x g/kWh	Partikler
	A	B	n	A	B	n		
Totaktmotor med gnisttænding	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Ikke relevant
Firetaktsmotor med gnisttænding	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Ikke relevant
Motor med kompressions-tænding	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

hvor A, B og n er konstanter i overensstemmelse med tabellen og P_N mærkeeffekten i kW. Udstødningsemissionen måles i overensstemmelse med den harmoniserede standard.

I forbindelse med motorer på over 130 kW kan der til måling af udstødningsemission anvendes enten driftcyklus E3 (IMO) eller E5 (motorer til fritidsfartøjer).

De i direktiv 98/69/EF omhandlede referencebrændstoffer skal anvendes ved emissionsprøvninger (bilag XI, tabel 2 og tabel 3).

3. HOLDBARHED

Motorfabrikanten skal levere en monterings- og vedligeholdelsesvejledning, som, hvis den anvendes, skulle betyde, at motoren ved normal anvendelse og under normale driftsvilkår vil fortsætte med at opfylde ovennævnte grænseværdikrav i hele sin normale levetid.

Disse oplysninger tilvejebringes af motorfabrikanten på grundlag af en forudgående holdbarhedsprøve, baseret på normale driftscykluser, og ved beregning af komponenttræthed, således at den nødvendige vedligeholdelsesvejledning kan udarbejdes af fabrikanten og udleveres sammen alle nye motorer, når de markedsføres første gang.

En motors normale levetid anses for at være:

- for indenbords- og hækmotorer: 480 timer eller 10 år, afhængig af hvad der først indtræffer
- motorer til personlige fartøjer: 350 timer eller 5 år, afhængig af hvad der først indtræffer
- udenbordsmotorer: 350 timer eller 10 år, afhængig af hvad der først indtræffer.

4. EJERENS INSTRUKTIONSBOG

Sammen med hver motor leveres en instruktionsbog på et eller flere fællesskabssprog, som kan fastsættes af den medlemsstat, hvori motoren skal markedsføres i overensstemmelse med traktaten. Denne instruktionsbog skal:

- give anvisninger om den montering og om den vedligeholdelse, der er nødvendig for at sikre, at motoren fungerer korrekt med henblik på at kunne opfylde kravene i punkt 3 (holdbarhed)
- angive motorens effekt målt i overensstemmelse med den harmoniserede standard.

C. VÆSENTLIGE KRAV MED HENSYN TIL STØJEMISSION

Fritidsfartøjer med indenbords- eller hækmotor, personlige fartøjer og udenbordsmotorer skal opfylde følgende væsentlige krav med hensyn til støjemission.

1. STØJEMISSIONSNIVEAU

1.1 Fritidsfartøjer med indenbords- eller hækmotor, personlige fartøjer og udenbords motorer skal være konstrueret, bygget og samlet på en sådan måde, at støjemissionen målt i overensstemmelse med prøvninger som fastlagt i den harmoniserede standard ikke overskrider grænseværdierne i følgende tabel:

Tabel 2

Motoreffekt i kW	Maksimalt lydtryksniveau = L_{pASmax} i dB
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

hvor P_N = motorens mærkeeffekt i kW ved mærkehastighed, og L_{pASmax} = maksimalt lydtryksniveau i dB.

For enheder med to eller flere motorer kan der anvendes en tolerance på 3 dB.

- 1.2. Som et alternativ til støjmålingsprøvninger anses fritidsfartøjer med indenbords- eller hækmotor for at opfylde disse støjkraav, hvis deres vigtigste konstruktionsparametre er identiske med eller stemmer overens med et certificeret referencefartøjs parametre eller ligger inden for de i de harmoniserede standarder fastsatte tolerancer.
- 1.3. Ved "certificeret referencefartøj" forstås en specifik kombination af skrog og indenbords- eller hækmotor, som opfylder støjmissionskravene, når støjmissionen er målt i overensstemmelse med afsnit 1.1 ovenfor, og for hvilken alle relevante, vigtige konstruktionsparametre og støjniveaumålinger er registreret efterfølgende i den offentliggjorte liste over certificerede referencefartøjer.

2. EJERENS INSTRUKTIONSBOG

For så vidt angår fritidsfartøjer med indenbords- eller hækmotor og personlige fartøjer skal ejerens instruktionsbog, som kræves i henhold til bilag I.A, afsnit 2.5, indeholde de oplysninger, der er nødvendige for at kunne vedligeholde fartøjet og dets udstødningssystem i en stand, der så vidt muligt sikrer, at de nærmere angivne støjgrænseniveauer overholdes ved normal brug.

For så vidt angår udenbordsmotorer skal ejerens instruktionsbog, som kræves i henhold til bilag I.B.4, indeholde de anvisninger, der er nødvendige for at vedligeholde udenbordsmotoren i en stand, der så vidt muligt sikrer, at de nærmere angivne støjgrænseniveauer overholdes ved normal brug."

B - BILAG VI AFFATTES SÅLEDES:

"BILAG VI: INTERN PRODUKTIONSKONTROL PLUS PRØVNINGER (modul Aa, VALGMULIGHED 1)

Dette modul består af modul A, jf. bilag V, plus følgende supplerende krav:

A. Konstruktion og bygning:

Fabrikanten skal på et eller flere fartøjer, som er repræsentative for produktionen, udføre eller lade udføre en eller flere af følgende prøvninger, dertil svarende beregninger eller former for kontrol:

- stabilitetsprøvning i overensstemmelse med punkt 3.2 i de væsentlige krav
- opdriftsprøvning i overensstemmelse med punkt 3.3 i de væsentlige krav.

Disse prøvninger, beregninger eller former for kontrol udføres under ansvar af et bemyndiget organ udvalgt af fabrikanten.

B. Støjemissioner:

For så vidt angår fritidsfartøjer med indenbords- eller hækmotor og personlige fartøjer:

Bådfabrikanten skal på et eller flere fartøjer, som er repræsentative for produktionen, udføre eller lade udføre de støjemissionsprøvninger, der er omhandlet i bilag I.C, under ansvar af et bemyndiget organ udvalgt af fabrikanten.

For så vidt angår udenbordsmotorer:

Motorfabrikanten skal på en eller flere motorer fra hver motorfamilie, som er repræsentative for produktionen, udføre eller lade udføre de støjemissionsprøvninger, der er omhandlet i bilag I.C, under ansvar af et bemyndiget organ udvalgt af fabrikanten.

Hvis mere end én motor fra en motorfamilie prøves, skal den i bilag XVII beskrive statistiske metode anvendes for at sikre stikprøvens overensstemmelse."

C - BILAG XIII AFFATTES SÅLEDES:

"BILAG XIII: TEKNISK DOKUMENTATION FREMLAGT AF FABRIKANTEN

Den tekniske dokumentation, der er omhandlet i bilag V, VII, VIII, IX og XI, skal omfatte alle relevante data og midler, som fabrikanten benytter til at sikre, at fartøjer og komponenter dertil opfylder de væsentlige krav, der gælder for dem.

Den tekniske dokumentation skal give oplysninger om, hvordan produktet er konstrueret og fremstillet, og hvordan det fungerer, samt gøre det muligt at vurdere dets overensstemmelse med direktivets krav.

Dokumentationen skal indeholde følgende oplysninger for så vidt de er relevante for vurderingen:

- en almindelig beskrivelse af typen
- konstruktions- og fabrikationstegninger samt skitser af komponenter, delmotager, kredsløb osv.
- de nødvendige beskrivelser og forklaringer til forståelse af ovennævnte tegninger og skitser samt af, hvordan produktet fungerer
- en liste over de standarder, der er nævnt i artikel 5, og som helt eller delvis er anvendt, samt en beskrivelse af de løsninger, der er valgt med henblik på at opfylde de væsentlige krav i de tilfælde, hvor de i artikel 5 nævnte standarder ikke er anvendt
- resultater af konstruktionsberegninger og undersøgelser osv.
- prøvningsrapporter eller beregninger af stabilitet i overensstemmelse med punkt 3.2 i de væsentlige krav og af flydeevne i overensstemmelse med punkt 3.3 i de væsentlige krav (bilag I.A)
- prøvningsrapporter vedrørende udstødningsemission i overensstemmelse med punkt 2 i de væsentlige krav (bilag I.B)
- prøvningsrapporter vedrørende støjmission eller referencefartøjdata i overensstemmelse med punkt 1 i de væsentlige krav (bilag I.C)."

D - BILAG XV AFFATTES SÅLEDES:

"BILAG XV: SKRIFTLIG OVERENSSTEMMELSESERKLÆRING

1. Den skriftlige erklæring om overensstemmelse med direktivets bestemmelser skal altid ledsage:
 - fritidsfartøjer og personlige fartøjer og skal indgå i ejerens instruktionsbog (bilag I.A, punkt 2.5)
 - de i bilag II omhandlede komponenter
 - motorerne og skal indgå i ejerens instruktionsbog (bilag I.B.4).
2. Den skriftlige erklæring om overensstemmelse skal indeholde følgende¹⁵:
 - navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant¹⁶
 - en beskrivelse af det i punkt 1 ovenfor omhandlede produkt¹⁷
 - henvisninger til de relevante harmoniserede standarder, der er anvendt, eller henvisninger til de specifikationer, i henhold til hvilke overensstemmelsen er erklæret
 - hvor det er aktuelt, henvisning til den af et bemyndiget organ udstedte EF-typeafprøvningsattest
 - hvor det er aktuelt, navn og adresse på det bemyndigede organ
 - identifikation af den befuldmægtigede person, der kan underskrive på vegne af fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant.
3. Hvad angår indenbords- og hækmotorer skal overensstemmelseserklæringen ud over de i punkt 2 ovenfor nævnte oplysninger indeholde en erklæring fra fabrikanten om, at motoren vil opfylde dette direktivs krav vedrørende udstødningsemission, når den er monteret i et fritidsfartøj i overensstemmelse med de af fabrikantens givne anvisninger, og at motoren først må tages i brug, når det fritidsfartøj, som den skal monteres i, er blevet erklæret i overensstemmelse med de pågældende bestemmelser i direktivet."

¹⁵ Og skal udarbejdes på det/de i punkt 2.5 i bilag I.A omhandlede sprog.

¹⁶ Firmanavn og fuldstændig adresse; den bemyndigede repræsentant skal også angive fabrikantens firmanavn og adresse.

¹⁷ Eventuelt beskrivelse af det pågældende produkt: mærke, type, serienummer.

E - FØLGENDE BILAG XVI INDFØJES I DIREKTIV 94/25/EF:

"BILAG XVI: KVALITETSSIKRING AF PRODUKTIONEN (MODUL E) – Udstødningsmission

1. I dette modul beskrives den procedure, hvorved en motorfabrikant, der opfylder betingelserne i punkt 2, garanterer og erklærer, at udstyret er i overensstemmelse med typen som beskrevet i EF-typeafprøvningsattesten og opfylder de relevante krav i direktiverne. Fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede bemyndigede repræsentant anbringer CE-mærkningen på hvert enkelt produkt og udsteder en skriftlig overensstemmelseserklæring. CE-mærket skal ledsages af identifikationssymbolet fra det bemyndigede organ, der er ansvarlig for den i punkt 4 omhandlede kontrol.
2. Fabrikanten anvender som endelig produktionskontrol og prøvning et godkendt kvalitetssikringssystem, der opfylder kravene i punkt 3, og han er underlagt den i punkt 4 omhandlede kontrol.
3. Kvalitetssikringssystem
 - 3.1. Fabrikanten indsender en ansøgning om vurdering af kvalitetssikringssystemet for de pågældende produkter til et bemyndiget organ efter eget valg.

Ansøgning skal indeholde:

- alle oplysninger, der er relevante for den pågældende produktkategori
- dokumentation vedrørende kvalitetssikringssystemet
- i givet fald, den tekniske dokumentation for den godkendte type og en kopi af EF-typeafprøvningsattesten.

- 3.2. Hvert enkelt produkt undersøges inden for rammerne af kvalitetssikringssystemet, og der skal foretages passende prøvninger som fastlagt i de(n) relevante standard(er), der er omhandlet i artikel 5, eller tilsvarende prøvninger skal gennemføres for at sikre dets overensstemmelse med de relevante krav i direktivet. Alle de forhold, krav og bestemmelser, som fabrikanten har taget hensyn til, skal dokumenteres på en systematisk og overskuelig måde i en skriftlig redegørelse for forholdsregler, procedurer og anvisninger. Denne dokumentation vedrørende kvalitetssikringssystemet skal sikre, at kvalitetssikringsprogrammer, -planer, -manualer og -registre fortolkes ens.

Redegørelsen skal navnlig indeholde en fyldestgørende beskrivelse af:

- kvalitetsmålsætninger og organisationsstruktur samt ledelsens ansvar og beføjelser med hensyn til produktkvalitet
- de undersøgelser og prøvninger, der skal udføres efter fremstillingen
- metoderne til kontrol af, at kvalitetssikringssystemet fungerer effektivt

- kvalitetsregistre, herunder kontrolrapporter og prøvningsdata, kalibreringsdata og rapporter om personalets kvalifikationer osv.

- 3.3. Det bemyndigede organ skal vurdere kvalitetssikringssystemet for at fastslå, om det opfylder kravene i punkt 3.2.

Det antager, at disse krav er opfyldt, hvis kvalitetssikringssystemerne anvender den harmoniserede standard på området.

Kontrolholdet skal mindst omfatte ét medlem, som har erfaring med at vurdere den pågældende produktteknologi. Vurderingsproceduren skal omfatte et besøg på produktionsstedet.

Afgørelsen skal meddeles fabrikanten. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

- 3.4. Fabrikanten forpligter sig til at opfylde sine forpligtelser i henhold til kvalitetssikringssystemet, således som det er godkendt, og til at vedligeholde det, således at det forbliver hensigtsmæssigt og effektivt.

Fabrikanten eller dennes repræsentant underretter det bemyndigede organ, som har godkendt kvalitetssikringssystemet, om enhver påtænkt ændring af kvalitetssikringssystemet.

Det bemyndigede organ vurderer foreslåede ændringer og afgør, om det ændrede kvalitetssikringssystem stadig vil opfylde de i punkt 3.2 omhandlede krav, eller om en fornyet vurdering er nødvendig.

Det bemyndigede organ meddeler fabrikanten afgørelsen. Meddelelsen skal indeholde resultaterne af undersøgelsen og den begrundede vurderingsafgørelse.

4. Kontrol på de bemyndigede organs ansvar

- 4.1. Formålet med kontrollen er at sikre, at fabrikanten fuldt ud opfylder sine forpligtelser i henhold til det godkendte kvalitetssikringssystem.

- 4.2. Fabrikanten skal give det bemyndigede organ adgang til at inspicere inspektions-, prøvnings- og oplagringsfaciliteterne og give det alle nødvendige oplysninger, herunder:

- dokumentation vedrørende kvalitetssikringssystemet
- teknisk dokumentation
- kvalitetsregistre, herunder kontrolrapporter, prøvnings- og kalibreringsdata, rapporter om personalets kvalifikation osv.

- 4.3. Det bemyndigede organ aflægger regelmæssigt kontrolbesøg for at sikre sig, at fabrikanten vedligeholder og anvender kvalitetssikringssystemet, og det udsteder en kontrolrapport til fabrikanten.

- 4.4. Det bemyndigede organ kan derudover aflægge uanmeldte besøg hos fabrikanten. Under disse besøg kan det bemyndigede organ foretage eller lade foretage prøvninger for om nødvendigt at kontrollere, om kvalitetssikringssystemet fungerer tilfredsstillende. Det udsteder en besøgsrapport og i givet fald en prøvningsrapport til fabrikanten.
5. Fabrikanten skal i mindst ti år fra datoen for ophøret af fremstillingen af produktet kunne forelægge de nationale myndigheder:
- den i punkt 3.1, tredje led, omhandlede dokumentation
 - de i punkt 3.4, andet afsnit, omhandlede ændringer
 - de i punkt 3.4, sidste afsnit, og punkt 4.3 og 4.4 omhandlede afgørelser og rapporter fra det bemyndigede organ.
6. Hvert bemyndiget organ meddeler de øvrige bemyndigede organer relevante oplysninger om udstedte eller tilbagekaldte godkendelser af kvalitetssikringssystemet."

F - FØLGENDE BILAG XVII INDFØJES I DIREKTIV 94/25/EF:

"BILAG XVII: VURDERING AF PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE MED HENSYN TIL Udstødningsemission

1. Til kontrol af en motorfamilies overensstemmelse udtages en stikprøve af motorer fra produktionen. Fabrikanten aftaler stikprøvestørrelsen (n) med det bemyndigede organ.
2. Det aritmetiske gennemsnit \bar{X} af de resultater, der opnås fra stikprøven, bestemmes for hver enkelt udstødnings- og støjmissionskomponent, der er underkastet regulering. Produktionen af en serie anses for at være i overensstemmelse med kravene ("godkendt"), hvis følgende betingelse er opfyldt:

$$\bar{X} + k \cdot S \leq L$$

S er standardafvigelsen, hvor:

$$S^2 = \sum (x - \bar{X})^2 / (n - 1)$$

\bar{X} = det aritmetiske gennemsnit af resultaterne

x = de enkelte resultater af stikprøven

L = den pågældende grænseværdi

n = antallet af motorer i stikprøven

k = statistisk faktor, der er bestemt af n, jf. tabellen

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

For $n \geq 20$ er $k = 0,860 / \sqrt{n}$

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER:

1. FORSLAGET

Det egentlige formål med foranstaltningen er at virkeliggøre gennemførelsen af det indre marked inden for fritidsfartøjssektoren. Med henblik herpå er det nødvendigt at harmonisere de love og administrative bestemmelser i medlemsstaterne, som endnu ikke er omfattet af direktiv 94/25/EF vedrørende fritidsfartøjer.

Dette forslag til direktiv, som er baseret på artikel 95 i traktaten om Den Europæiske Union, ændrer direktiv 94/25/EF vedrørende fritidsfartøjer. Dette forslag til direktiv, som er udarbejdet efter "den nye metode", fastsætter kun de væsentlige krav vedrørende de pågældende produkter og tager sigte på at realisere følgende målsætninger. Det skal:

- a) **indeholde de væsentlige krav** med hensyn til begrænsning af støj- og udstødningsemissionen fra fritidsfartøjers og personlige fartøjers motorer og tillige kravene vedrørende konstruktion og fremstilling af sidstnævnte.

I den forbindelse søges følgende målsætninger opfyldt:

- at sikre beskyttelsen af brugernes og tredjemands sundhed
- at fjerne allerede eksisterende hindringer, som skyldes indbyrdes afvigende forskrifter, og at forebygge, at der skabes nye hindringer
- at bidrage til beskyttelsen af miljøet ved at nedbringe støj- og udstødningsemissionen fra fritidsfartøjers motorer, herunder personlige fartøjer, til et teknisk acceptabelt niveau
- at skabe en gunstig ramme med ensartede konkurrencevilkår, som giver industrien mulighed for at udnytte det indre marked og herved bidrage til at forbedre den europæiske industris konkurrenceevne.

- b) **ændre visse allerede eksisterende bestemmelser** i ovennævnte direktiv, især med hensyn til procedurerne for overensstemmelsesvurdering.

2. KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2.1. Bådmotorfabrikanter

a) De berørte virksomheders karakteristika

I *bådmotorindustrien* findes der et stort antal små og mellemstore virksomheder (SMV'er) og nogle få store virksomheder. I EU er der i alt 87 virksomheder inden for denne sektor med i alt 13 320 beskæftigede (dvs. gennemsnitligt 150 personer). Heraf er der 67 SMV'er, som beskæftiger i alt 2 620 personer (dvs. gennemsnitligt 40 personer). Disse virksomheders produktion omfatter ikke kun motorer til fritidsfartøjer som omhandlet i direktiv 94/25/EF. De producerer som regel også andre typer motorer beregnet til diverse aktiviteter, især inden for landbrug og transport. Meget ofte bliver motorerne første på et senere tidspunkt gjort klar til at blive anvendt til søs - dvs. til fremdrivning af søfartøjer, herunder fritidsfartøjer. Det er derfor vanskeligt at vurdere, hvor stor en markedsandel motorer, som udelukkende er beregnet til fritidsfartøjer, tegner sig for.

(Kilde: ICOMIA-rapport 1997)

b) Virksomhedernes og motormarkedets geografiske fordeling

I Europa er den industri, der fremstiller fritidsfartøjer, repræsenteret i alle medlemsstater, undtagen Luxembourg, og den beskæftiger i alt 90 502 personer fordelt på i alt 14 373 produktionsenheder. Den er dog koncentreret i visse medlemsstater. De medlemsstater, der har det største antal virksomheder inden for denne branche, er Frankrig (3 000 enheder), Nederlandene (1 525 enheder), Tyskland (2 500 enheder), Det Forenede Kongerige (3 000 enheder), Spanien (1 310 enheder) og Italien (700 enheder).

Hvad angår den industri, der fremstiller motorer, kan det konstateres, at den ikke er repræsenteret i fem af medlemsstaterne, nemlig Finland, Grækenland, Irland, Luxembourg og Portugal. Den er især koncentreret i Italien med 40 virksomheder, i Det Forenede Kongerige med 20 virksomheder, i Tyskland med 10 virksomheder og i Frankrig med 3 virksomheder.

En stor del af disse virksomheder (fritidsfartøjer og/eller motorer) beskæftiger sig dog kun med import og distribution og/eller samling af disse produkter.

(Kilde: ICOMIA og andre)

c) I hvilke regioner er de berørte virksomheder koncentreret?

Den industri, der fremstiller motorer til fritidsfartøjer, er fordelt over de forskellige regioner i de medlemsstater, der er angivet i punkt 2.1.b). Det er ikke muligt nærmere at angive, hvilke regioner denne industri er koncentreret i.

I Det Forenede Kongerige er de tre største virksomheder beliggende i provinserne Lancashire, Dorset og Gloucestershire, i Frankrig befinder de sig i Gironde, i Italien er de koncentreret i Lombardia og Emilia e Romagna og i Nederlandene i Overijssel og Zuid-Holland.

Disse regioner modtager principielt ikke strukturstøtte fra fællesskabsprogrammerne for regional støtte, dvs. EFRU (Den Europæiske Regionaludviklingsfond).

2.2. Fabrikanter af personlige fartøjer

Produktionen af personlige fartøjer er i rivende udvikling. Tre store virksomheder deles om verdensmarkedet, nemlig Bombardier, Kawasaki og Yamaha. Disse tre virksomheder tegner sig for mere end 95 % af dette marked.

Ekspansionen i dette marked skyldes især den mangfoldighed af typer af personlige fartøjer, der produceres, og den heraf følgende udvidelse af deres anvendelsesmuligheder. I 1998 blev der solgt 10 789 sådanne fartøjer i EU- og EØS-landene. Det var Frankrig, Spanien, Det Forenede Kongerige, Portugal og de skandinaviske lande og Italien, der tegnedes sig for størstedelen af dette salg. Set i forhold til indbyggertal var det i Portugal og i Frankrig, der solgtes det største antal fartøjer. Vi er ikke i besiddelse af oplysninger om, hvor mange der er beskæftiget i denne sektor, og heller ikke om antallet af virksomheder, herunder SMV'er.

3. FORANSTALTNINGER, SOM VIRKSOMHEDERNE SKAL TRÆFFE

Som nævnt i punkt 1 ændrer dette direktivforslag visse eksisterende bestemmelser (vedrørende fabrikationen af fritidsfartøjer og personlige fartøjer), og der tilføjes en række nye bestemmelser (vedrørende emissioner fra motorer på fritidsfartøjer og personlige fartøjer).

Hvad angår fabrikation af fritidsfartøjer og personlige fartøjer giver forslaget fabrikanterne flere valgmuligheder med hensyn til certificeringsprocedurer. Fabrikanterne vil således kunne vælge den fremgangsmåde, de ønsker, når de skal evaluere deres produkter eller lade disse evaluere.

Med hensyn til begrænsning af emissioner fastlægger direktivforslaget:

- de væsentlige krav vedrørende beskyttelse af brugernes og tredjemands sundhed samt beskyttelse af miljøet, som ovennævnte fartøjers motorer, der markedsføres på det fælles marked, skal opfylde. Der er fastsat forskellige frister for gennemførelse af disse bestemmelser (alt efter hvilke vanskeligheder der måtte konstateres med hensyn til at kunne iværksætte bestemmelserne). Disse krav vil blive konkretiseret ved hjælp af harmoniserede standarder, som udarbejdes af de europæiske standardiseringsorganer CEN/CENELEC, og som anvendes på frivillig basis
- overensstemmelsesvurderingsprocedurer, som er tilpasset de risici, der skal dækkes, nemlig begrænsningen af emissionen fra motorerne. Mens udstødningsgasemissionen skal måles ved inddragelse af tredjemand, indføres der med hensyn til støjemissionen et såkaldt referencefartøj-system (*reference boat*) for at undgå, at prøverne skal gentages. Anvender fabrikanten dette system, foretages overensstemmelsesvurderingen alene på hans ansvar uden inddragelse af tredjemand.

4. HVILKE ØKONOMISKE KONSEKVENSER FORVENTES FORSLAGET AT FÅ?

a) For beskæftigelsen

For så vidt angår de to vigtigste aspekter af ændringerne af direktiv 94/25/EF (udvidelsen af direktivets anvendelsesområde til også at omfatte personlige fartøjer samt emissioner) skulle direktivforslaget ikke få nogen nævneværdig indvirkning på beskæftigelsen. Det fastsætter dels de væsentlige krav vedrørende fabrikation af personlige fartøjer, dels de emissionsgrænseværdier, som motorerne skal overholde.

Det kan således fastslås, at de allerede eksisterende krav uden de store ændringer finder anvendelse på bygning af personlige fartøjer. Ved fremstilling af disse produkter bør der nu også, som det allerede er tilfældet med hensyn til fritidsfartøjer, tages hensyn de harmoniserede standarder vedrørende fabrikationsforskrifterne. Derimod vil det med hensyn til emissioner komme til at dreje sig om på et tidligt stadium af fabrikationen at tilpasse sig den nye teknologi.

Dette skulle i princippet ikke give anledning til nye opgaver, som igen ville kræve nye arbejdspladser. Det vil dog kunne forventes, at der skabes nye arbejdspladser som følge en forøget efterspørgsel, enten som følge af udviklingen på markedet eller som følge af en større tillid hos brugerne til disse nye produkter.

b) For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder

Direktivforslaget vil i princippet ikke få nogen direkte indvirkning på oprettelsen af nye virksomheder. Men i forbindelse med investeringer vil virksomhederne skulle tage hensyn til den nye teknologi, der skal anvendes for at kunne overholde de fastsatte emissionsgrænseværdier. På basis af de foreliggende oplysninger ser det ud til, at fabrikkerne allerede er i gang med at tilpasse deres produktionsmetoder til retningslinjerne i direktivet. Ændringerne er således allerede i gang. Dertil kommer, at hvis man tager hensyn til overgangsperioderne, vil tilpasningen til de nye bestemmelser blive gennemført gradvis uden nævneværdige negative virkninger.

c) For virksomhedernes konkurrenceevne

Tilpasningen til de nye krav, for så vidt som den overhovedet er nødvendig efter den allerede omtalte frivillige tilpasning, og overholdelsen af kvalitetsprincipperne (grænseværdier og overensstemmelsesvurdering) vil i første omgang indebære ekstra omkostninger.

Foretages denne tilpasning imidlertid gradvist og inden for en passende tidsramme, vil virksomhederne efter omstillingen kunne drage fordel af rationaliseringseffekten.

Når de indbyrdes afvigende forskriftssystemer harmoniseres, vil der ske en reduktion af de omkostninger, der opstår på grund af eksisterende eller eventuelt fremtidige forskellige forskriftssystemer. Markedets europæiske dimension giver desuden mulighed for stordriftsfordele. Generelt har harmoniseringsforanstaltninger sådanne positive virkninger (jf. KOM(96)520 "Virkningen og effektiviteten af det indre marked" og formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råds møde i Helsinki den 10. og 11. december 1999).

Virksomhederne vil uden tvivl opleve en mere intens konkurrence fra konkurrenter både inden for og uden for Fællesskabet. De ovennævnte virkninger af direktivforslaget vil imidlertid forbedre de europæiske virksomheders internationale konkurrenceevne.

Når først de fælles regler er vedtaget, vil Fællesskabet kunne anvende dem i de internationale forhandlinger til at udvide den aftale om gensidig anerkendelse (MRA), der allerede er indgået med USA og Canada vedrørende bestemmelserne i direktiv 94/25/EF, og således forbedre den europæiske industris betingelser for at få adgang til tredjelandes markeder.

5. INDEHOLDER FORSLAGET FORANSTALTNINGER, DER TAGER HØJDE FOR SMV'ERNES SÆRLIGE SITUATION?

Direktivforslaget fastsætter specifikke bestemmelser, som skal finde anvendelse på SMV'er med henblik på specielt at tage hensyn til deres behov, bl.a. fleksible procedurer, som skal fjerne eller så vidt muligt reducere bureaukratiet.

Da direktivet kun fastsætter de væsentlige krav, som skal konkretiseres i frivillige harmoniserede standarder, udgør det i realiteten et fleksibelt retsgrundlag. Ved at have sådanne harmoniserede standarder til rådighed får SMV'erne lettere ved at overholde direktivets bestemmelser.

Desuden er der med forslaget, for så vidt angår fabrikation af fritidsfartøjer og personlige fartøjer, sket en udvidelse af udvalget af certificeringsprocedurer, mens der med hensyn til verifikation specielt af støjemissioner, er indført et såkaldt referencefartøj-system (*reference boat*). Med dette system vil en motorfabrikant på eget ansvar kunne erklære motorer beregnet til fritidsfartøjer i overensstemmelse med forskrifterne uden at skulle inddrage tredjemand.

Endvidere påtænkes det som led i gennemførelsen af direktivet at indlede et tæt samarbejde med de europæiske sammenslutninger, som repræsenterer SMV'erne, især Kontoret for de Europæiske Forbrugerorganisationer (BEUC), og via Info Centrene at distribuere alle praktiske oplysninger, som kan være til nytte.

6. HØRING AF ARBEJDSMARKEDETS PARTER OG REDEGØRELSE FOR DERES SYSNPUNKTER

Siden arbejdet med dette forslag indledtes i 1997 har Kommissionen ved hjælp af forskellige arbejdsdokumenter inddraget alle berørte brancher. Der har været afholdt fire høringer for at gennemgå de forskellige arbejdsdokumenter. Desuden har der været gennemført skriftlige høringer, især vedrørende sidste udgave.

De hørte sammenslutninger og organisationer er følgende:

a) Fabrikanter

- ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations)
- IMEC (ICOMIA Marine Environment Committee)
- EUROMOT (European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers).

b) Brugere

- EBA (European Boating Association).

c) Andre

- CEN (Den Europæiske Standardiseringsorganisation)
- RSG (Recreational craft Sectoral Group).

Desuden har en lang række nationale sammenslutninger kommenteret forslaget.

De berørte parter har anerkendt behovet for at harmonisere de eksisterende bestemmelser ved hjælp af et direktiv og har efter drøftelser støttet de principper, der er opstillet i forslaget, især indførelsen af et forenklet certificeringssystem for fabrikanten med hensyn til støjmissioner, nemlig referencefartøj-systemet (*reference boat*).