

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fritidsfartøjer og personlige fartøjer

KOM(2011) 456 endelig — 2011/0197 (COD)

(2012/C 43/07)

Ordfører: **Miklós PÁSZTOR**

Under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde besluttede Rådet og Europa-Parlamentet henholdsvis den 1. og 13. september 2011 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fritidsfartøjer og personlige fartøjer

KOM(2011) 456 endelig — 2011/0197 (COD).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som vedtog sin udtalelse den 10. november 2011.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 476. plenarforsamling den 7.-8. december 2011, mødet den 8. december, følgende udtalelse med 143 stemmer for, 7 imod og 10 hverken for eller imod:

1. Henstillinger

1.1 EØSU hilser forslaget til direktiv om fritidsfartøjer og personlige fartøjer velkommen. Det ser forslaget som et vigtigt skridt hen imod realiseringen af EU's fælles målsætninger. Selvom direktivet vedrører et område af begrænset betydning, vil dets ikrafttræden medvirke til opfyldelsen af flere horisontale mål. Her tænkes bl.a. på Europa 2020-strategiens mål for konkurrenceevne og beskæftigelse. Skærpelsen af miljøbeskyttelseskravene vil bidrage til opfyldelsen af de strategiske mål til fremme af biodiversiteten og ren luft på et område af særlig stor betydning.

1.2 Efter EØSU's opfattelse er det især af betydning, at sektoren i kraft af de nye regler, og til trods for at miljøkravene strammes, bliver mere konkurrencedygtig, idet reglerne tilpasses forventningerne på de internationale markeder, hvorved de konkurrencemæssige ulemper fjernes. EØSU håber, at man på stadig flere områder vil finde sammenlignelige synergier mellem kvalitetskrav og konkurrenceevne. Udvalget anbefaler derfor et tættere samarbejde med de transatlantiske partnere med henblik på at sikre en ensartet behandling af kvalitetsparametrene.

1.3 EØSU bifalder Kommissionens intention om at sikre, at de forskellige organer fungerer tilfredsstillende og uden problemer. Samtidig mener udvalget, at formuleringen er så generel, at de samme procedurer bør kunne anvendes og de samme organer etableres for alle typer af produkter.

1.4 Generelt er EØSU også enig i detaljerne i forslaget til direktiv, men anbefaler dog, at følgende punkter præciseres:

— det bør klart slås fast, at sikkerheds- og emissionsstandarderne gælder i alle farvande og ikke kun i have;

— sikkerhedsstandarderne gælder alle de typer af fartøjer, der er omfattet;

— for små motorer kunne der fastlægges en kortere overgangsperiode;

— med hensyn til støjgener bør EU-kontrollen af de lokale regelsæt skærpes.

1.5 EØSU ser gerne, at Den Europæiske Union stræber efter at spille en banebrydende rolle, når det gælder miljøstandarder og -regler, og blive et eksempel til efterfølgelse i resten af verden.

1.6 Baseret på erfaringerne fra udarbejdelsen af direktivet forventer EØSU, at Kommissionen foretager høringer af flest mulige interessenter og sikrer, at spørgeskemaerne kan findes og udfyldes på alle deltageres sprog.

2. Resumé af forslaget til direktiv

2.1 Sigtet med Kommissionens forslag er at ændre bestemmelserne i direktivet om personlige fritidsfartøjer fra 1994 på to områder. Der er dels tale om en skærpelse af miljøkravene, dels en tilpasning af lovrammen.

2.1.1 En ændring af miljøbeskyttelsesstandarderne er ønskelig af to årsager. Den første årsag er det stigende antal fartøjer og den belastning af miljøet, som denne udvikling fører med sig. Det er først og fremmest udledningen af nitrogenoxid, der er steget markant, men man har tillige konstateret en stigning i andre forurenende stoffer i de berørte geografiske områder. Den anden årsag er, at EU's lempelige emissionsstandarder allerede nu giver sig udslag i en konkurrencemæssigt ringere stilling på det internationale marked først og fremmest i forhold til USA, hvilket skaber problemer for eksporten.

2.1.2 Som følge af vedtagelsen af forordning (EF) nr. 765/2008 og afgørelse 768/2008/EF skal der udarbejdes et nyt direktiv om fritidsfartøjer. Disse regler forpligter Kommissionen til at harmonisere sektorbestemmelserne vedrørende de erhvervsdrivendes forpligtelser, overensstemmelsesvurderingsorganerne og disses kompetencer, markedstilsynsmyndighederne og CE-mærkningen først og fremmest med henblik på at fjerne den usikkerhed, der knytter sig til konsekvensanalyserne. Dette vil skabe større juridisk sikkerhed og gavne alle aktører.

2.2 Forslaget søger at fastlægge mere nøjagtige definitioner inden for det regulerede område, end det hidtil har været tilfældet. Betydningen af fritidsfartøj og personligt fartøj er præciseret, og det samme gælder de relevante undtagelser. Også de forskellige markedsaktører er defineret.

2.3 Derefter gøres der nærmere rede for de organer, der er ansvarlige for at vurdere overensstemmelsen med forbruger- og miljøbeskyttelseskravene og for deres virke og kompetencer. Overordnet giver forslaget de lokale og nationale myndigheder mulighed for at anvende direktivets bestemmelser som udgangspunkt og i overensstemmelse med nærhedsprincippet at tage hensyn til de lokale muligheder og behov ved gennemførelsen.

2.4 Bilagene til forslaget til direktiv opregner kravene til sikkerhed og sundhed, miljøstandarderne og andre proceduremæssige dokumenter. Alle disse bestemmelser er tilpasset sikkerhedskravene for sejlads. Emissionsstandarderne for skadelige stoffer er blevet skærpet og dermed bragt på linje med de tilsvarende standarder i USA.

2.4.1 Forslaget til direktiv indeholder imidlertid ikke en henstilling om at ændre grænseværdierne for støjgener. Forklaringen er, at disse gener opstår som resultatet af en række virkninger, som det er svært at regulere på EU-niveau. Her er lokale bestemmelser særlig vigtige.

2.5 Under hensyntagen til emnets karakter har Kommissionen i medfør af direktivet ret til at ændre de tekniske dokumenter og de i bilagene angivne procedurer vedrørende overensstemmelse med miljøstandarderne, med undtagelse af grænseværdierne. Dermed er der den nødvendige fleksibilitet til, at de kan tilpasses den videnskabelige og teknologiske udvikling.

2.6 Et vigtigt punkt i direktivet er, at der for fabrikanter og distributører fastlægges en overgangsperiode, der er tilstrækkelig lang til, at de kan tilpasse sig de nye regler. Generelt gælder der for emissionsstandarderne en periode på tre år fra direktivets ikrafttræden. For SMV'er, der fremstiller og markedsfører udenbords motorer med gnisttænding med en effekt på under 15 kW, kan perioden forlænges med tre år.

3. Generel vurdering

3.1 Med det foreliggende forslag indføres der nye regler for en sektor bestående af 37 000 virksomheder, der beskæftiger 270 000 mennesker, fremstiller slutprodukter – motorer og komponenter⁽¹⁾ – og tillige omfatter en »produktion til personligt brug« som en særlig form for fritidsaktivitet. Ifølge fortolkningen i dokumentet er der her tale om fartøjer, der måler mellem 2,5 og 24 meter i længden, og som ikke tager betaling for passagertransport. For at afhjælpe tidligere konstaterede mangler er motorfartøjer med en længde, der ikke overstiger 4 meter, gjort til en særskilt kategori efter de nye regler.

3.2 EØSU bifalder Kommissionens anstrengelser for at skærpe miljø- og forbrugerbeskyttelseskravene også på dette område i overensstemmelse med de overordnede mål. Det må betragtes som særlig glædeligt, at de nye regler trods de strammere miljøkrav øger sektorens konkurrenceevne, idet de tilpasses forventningerne på de internationale markeder og dermed fjerner de konkurrencemæssige ulemper. EØSU håber, at man på stadig flere områder vil finde sammenlignelige synergier mellem kvalitetskrav og konkurrenceevne. Udvalget anbefaler derfor et tættere samarbejde med de transatlantiske partnere vedrørende den ensartede behandling af kvalitetsparametre.

3.3 Selvom Kommissionen har bestræbt sig på at løse og også har løst mange af problemerne, rejser der sig alligevel spørgsmålet om, hvilket geografisk område reglerne i virkeligheden finder anvendelse på. Flere ting indikerer, at anvendelsesområdet er havsejls. Det ville være bedre, hvis det fremgik mere klart af direktivet, at det finder anvendelse på fartøjer, som også kan anvendes på de indre vandveje.

3.4 Forslaget til direktivet behandler meget indgående de principper, der gælder for de institutionelle strukturer, der er ansvarlige for overensstemmelsen, for de specifikke organer og for disse sidstnævntes ansvarsområder, kompetencer og opgaver. EØSU anerkender og bifalder Kommissionens intention om at sikre, at de forskellige institutionelle strukturer fungerer tilfredsstillende og uden problemer. Efter udvalgets opfattelse opfylder forslaget til direktiv på dette punkt forventningerne.

3.4.1 Samtidig mener udvalget, at teksten er formuleret i så generelle vendinger, at den går videre end målene om regulering af de instrumenter, der finder anvendelse på fritidsfartøjer. I virkeligheden kunne de samme procedurer anvendes og de samme organer etableres for alle andre produkter. De materielle bestemmelser vedrørende sejlads findes i bilagene. EØSU mener, at tiden nu er inde til at vedtage harmoniserede regler for forbrugerbeskyttelse, som bør gælde alle procedurer og organer. På den måde ville sektorlovgivningen reelt tage hensyn til forholdene i sektoren, og det ville i høj grad medvirke til at øge gennemsigtigheden, klarheden og accepten af EU-lovgivningen.

⁽¹⁾ Selvstændigt produkt, der er indbygget i et andet produkt, men som også kan anvendes særskilt.

3.5 EØSU er positiv over for, at Kommissionen tillægges beføjelser til at ændre bilagene, forudsat at udvalget bibeholder retten til at blive hørt om ændringer og deltage i Kommissionens arbejde hermed.

3.6 EØSU mener ikke, at Kommissionen har udnyttet alle muligheder for at inddrage så mange interessenter som muligt i høringen, eftersom den skriftlige høringsproces udelukkende foregik på engelsk. EØSU forventer, at Kommissionen fremover sørger for, at spørgeskemaerne kan findes og udfyldes på alle relevante sprog.

4. Særlige bemærkninger

4.1 EØSU er enig i de definerede kategorier af fartøjer og generelt også i undtagelserne.

4.1.1 Udvalget spørger imidlertid, om det ikke også ville være hensigtsmæssigt i en vis udstrækning at fastlægge regler for emissionerne fra konkurrencefartøjer. Det ville også i høj grad bidrage til den teknologiske udvikling. Der kunne argumenteres for, at emissionslofterne fastlægges pr. motorkategori.

4.1.2 Også vedrørende fartøjer, der anvendes til erhvervs-mæssige formål, rejser der sig spørgsmål. Efter EØSU's opfattelse bør sikkerheds- og emissionsstandarderne gælde, uanset hvad fartøjet bruges til.

4.1.3 Derudover anbefaler EØSU, at fartøjer uden motorfremdrift også specifikt nævnes i direktivet, da der gælder de samme sikkerhedskrav for disse fartøjer som for motorfartøjer – selvom de tekniske løsninger er nogle andre, påvirker dette ikke standarderne.

4.2 EØSU er enig i bestemmelserne vedrørende udledning af forurenende stoffer og støtter en stramning af standarderne. Udvalget mener imidlertid, at det er vigtigt, at EU fremover i overensstemmelse med sine forpligtelser ikke blot følger udviklingen, men i stedet er den første, der skærper kravene på området. Dette bør fremgå særlig klart i rapporterne om gennemførelsen, og en af opgaverne med udvalgsproceduren kunne være at koble direktivet sammen med innovationsforanstaltningerne.

4.3 EØSU er endvidere enig i, at det for at bekæmpe støjforureningen er vigtigt at stramme de lokale regelsæt, og at det skal være muligt at føre kontrol hermed på EU-niveau med inddragelse af civilsamfundsaktørerne.

4.4 EØSU bakker op om overgangsperioderne for markedsaktørerne.

4.5 EØSU tilslutter sig forslaget vedrørende overensstemmelsesvurderingsorganer og håber, at det ikke blot betyder mere papirarbejde, men at de reelt vil virke til fordel for forbruger- og miljøbeskyttelsen. Udvalget erkender, at når det gælder spørgsmål af denne art, er det ikke nok med selvregulering og udvalg med repræsentanter for de berørte økonomiske aktører, selvom det mener, at disse sidstnævntes rådgivende rolle i processen bør styrkes.

4.5.1 Til det formål bør de nyeste informationsteknologier tages i brug, og her er det Kommissionen, der må tilskynde medlemsstaterne.

4.6 EØSU er enig i, at alle fartøjer i denne kategori, herunder fartøjer bygget til personlig brug, skal være underlagt overensstemmelsesprocedurer.

Bruxelles, den 8. december 2011

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

- a) Følgende ændringsforslag fik mere end en fjerdedel af de afgivne stemmer, men blev forkastet under debatten på plenarforsamlingen (forretningsordenens artikel 54, stk. 3):

Punkt 1.4

Punktet ændres som følger:

»Generelt er EØSU også enig i detaljerne i forslaget til direktiv, men anbefaler dog, at følgende punkter præciseres:

- det bør ~~klart~~ slås klarere fast, at sikkerheds- og emissionsstandarderne gælder i alle farvande ~~og ikke kun i have~~;
- sikkerhedsstandarderne gælder alle de typer af fartøjer, der er omfattet;
- for små motorer kunne der fastlægges en kortere overgangsperiode;
- med hensyn til støjgener bør EU-kontrollen af de lokale regelsæt skærpes.«

Begrundelse

Det fremgår (implicit) af definitionerne i begyndelsen af Kommissionens forslag og (udtrykkeligt) i andre afsnit som f.eks. det om skibslus og bilag 1, at reglerne skal finde anvendelse på alle farvande. Der foreligger intet i Kommissionens dokument om, at reglerne kun skal gælde i have; dette ser ud til at være ordførerens udlægning.

Resultat af afstemningen

Stemmer for: 69
Stemmer imod: 78
Stemmer hverken for eller imod: 13

- b) Følgende ændringsforslag opnåede mindst en fjerdedel af stemmerne, men blev forkastet under debatten på plenarforsamlingen:

Punkt 1.3

Punktet ændres som følger:

»EØSU bifalder Kommissionens intention om at sikre, at de forskellige organer fungerer tilfredsstillende og uden problemer. Samtidig mener udvalget, at formuleringen er så generel, at de samme procedurer bør kunne anvendes og de samme organer etableres for alle typer af produkter. EØSU mener, at tiden nu er inde til at vedtage harmoniserede regler for forbrugerbeskyttelse, som bør gælde alle procedurer og organer. På den måde ville sektorlovgivningen reelt tage hensyn til forholdene i sektoren, og det ville i høj grad medvirke til at øge gennemsigtigheden, klarheden og accepten af EU-lovgivningen.«

Resultat af afstemningen

Stemmer for: 73
Stemmer imod: 70
Stemmer hverken for eller imod: 13

Punkt 4.4

Punktet ændres som følger:

»EØSU bakker op om overgangsperioderne for markedsaktørerne. For små motorer ville det måske være rimeligt med kun et eller to års forlængelse og ikke de foreslåede tre.«

Resultat af afstemningen

Stemmer for: 78
Stemmer imod: 49
Stemmer hverken for eller imod: 10
