

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Sportboote und Wassermotorräder“

KOM(2011) 456 endg. — 2011/0197 (COD)

(2012/C 43/07)

Berichterstatter: **Miklós PÁSZTOR**

Der Rat und das Europäische Parlament beschlossen am 1. September bzw. am 13. September 2011, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Sportboote und Wassermotorräder“

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

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 10. November 2011 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 476. Plenartagung am 7./8. Dezember 2011 (Sitzung vom 8. Dezember) mit 143 gegen 7 Stimmen bei 10 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßt den Vorschlag für eine Richtlinie über Sportboote und Wassermotorräder. Er erachtet ihn als einen wichtigen Fortschritt auf dem Weg zur Verwirklichung der gemeinsamen Ziele der EU. Zwar bezieht sich diese Richtlinie auf einen Bereich von begrenzter Bedeutung, doch ihr Inkrafttreten wird einen Beitrag zur Verwirklichung mehrerer Querschnittsziele leisten. So trägt sie zum Beispiel zur Erreichung der Wettbewerbs- und Beschäftigungsziele der Europa-2020-Strategie bei. Durch die Verschärfung der Umweltschutzvorschriften wird die Verwirklichung der Ziele der Biodiversitäts- und der Luftqualitätsstrategie in einem wichtigen Bereich unterstützt.

1.2 Der EWSA hält es für besonders wichtig, dass durch die neuen Vorschriften trotz einer Verschärfung der Umwelanforderungen die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweiges erhöht wird, denn sie helfen ihm bei der Anpassung an die Erwartungen der Weltmärkte, wodurch die vorhandenen Wettbewerbsnachteile beseitigt werden. Der EWSA bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass sich bald in immer mehr Bereichen vergleichbare Synergien zwischen Qualitätsanforderungen und Wettbewerbsfähigkeit finden lassen werden. Ferner empfiehlt er eine engere Zusammenarbeit mit den transatlantischen Partnern, um für einen vergleichbaren Umgang mit Qualitätsparametern zu sorgen.

1.3 Der EWSA begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, für ein lückenloses und angemessenes Funktionieren der verschiedenen Stellen zu sorgen. Zugleich stellt der Ausschuss fest, dass die Formulierung in der Tat derart allgemein ist, dass dieselben Verfahren und Stellen auch bei anderen Gütern angewandt bzw. eingerichtet werden müssten.

1.4 Der EWSA stimmt außerdem generell den Einzelheiten des Richtlinienvorschlags zu. Er empfiehlt jedoch, folgende Punkte zu präzisieren:

— es muss eindeutig klargestellt werden, dass die Sicherheits- und Emissionsvorschriften für alle Gewässer gelten, nicht nur für das Meer;

— die Sicherheitsvorschriften beziehen sich auf alle betreffenden Arten von Wasserfahrzeugen;

— bei Kleinmotoren kann auch eine kürzere Übergangsfrist vorgesehen werden;

— was die Geräuschemissionen betrifft, sollte die Kontrolle lokaler Vorschriften auf EU-Ebene verstärkt werden.

1.5 Der EWSA bringt die Erwartung zum Ausdruck, dass sich die Europäische Union bemüht, im Bereich der Umweltvorschriften und -regelungen eine Vorreiterrolle zu spielen und der übrigen Welt ein Vorbild zu geben.

1.6 Aufgrund der im Rahmen der Erarbeitung der Richtlinie gesammelten Erfahrungen erwartet der EWSA von der Kommission, dass sie möglichst umfassende Gruppen in die Konsultationen einbezieht und dafür sorgt, dass die Fragebögen in allen Sprachen der Teilnehmer verfügbar sind und ausgefüllt werden können.

2. Wesentlicher Inhalt des Richtlinienvorschlags

2.1 Mit dem Vorschlag der Kommission soll die 1994 verabschiedete Richtlinie über privat genutzte Sportboote in zweierlei Hinsicht neu geregelt werden: einerseits geht es um die Verschärfung der Umwelanforderungen, andererseits um eine Änderung des Rechtsrahmens.

2.1.1 Eine Änderung der Umweltvorschriften ist aus zwei Gründen wünschenswert. Einerseits aufgrund der gestiegenen Zahl von Wasserfahrzeugen und der damit verbundenen Umweltwirkung. In erster Linie haben die Stickoxidemissionen drastisch zugenommen, doch ist in den betreffenden geografischen Gebieten auch ein Anstieg anderer Schadstoffe zu beobachten. Andererseits deshalb, weil die lockeren Emissionsnormen der EU bereits heute einen Wettbewerbsnachteil auf dem Weltmarkt mit sich bringen, insbesondere im Verhältnis zu den USA, was die europäischen Exporteure in eine schwierige Lage bringt.

2.1.2 Infolge des Erlasses der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und des Beschlusses Nr. 768/2008/EG muss auch eine neue Richtlinie in Bezug auf Sportboote ausgearbeitet werden. Die genannten Vorschriften verpflichten die Kommission zu einer Harmonisierung sektorbezogener Rechtsvorschriften – betreffend die Pflichten der Wirtschaftsakteure, die Konformitätsbewertungsstellen und deren Kompetenzen, die Marktüberwachungsbehörden und die CE-Kennzeichnung –, insbesondere im Hinblick auf die Beseitigung der mit den Folgenabschätzungen verbundenen Unsicherheiten. Hierdurch wird die Rechtssicherheit für alle Beteiligten erhöht.

2.2 Mit dem Vorschlag sollen einige Definitionen in dem zu regelnden Bereich besser als bisher festgelegt werden. Die Begriffe „Sportboot“ und „privat genutztes Wasserfahrzeug“ werden definiert, und die jeweiligen Ausnahmen aufgelistet. Außerdem werden die verschiedenen Marktakteure definiert.

2.3 Des Weiteren werden in dem Vorschlag im Detail die für die Bewertung der Konformität im Bereich Verbraucher- und Umweltschutz zuständigen Stellen sowie ihre Funktionsweise und ihre Kompetenzen behandelt. Insgesamt ermöglicht es der Vorschlag den lokalen und nationalen Behörden, die Vorschriften als Grundlage zu nehmen und im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip den örtlichen Möglichkeiten und Erfordernissen bei der Umsetzung Rechnung zu tragen.

2.4 Die Anhänge des Richtlinienvorschlags enthalten Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen, Umweltschutznormen und sonstige Verfahrensdokumente. All diese Bestimmungen sind auf die Sicherheitsbedingungen der Schifffahrt zugeschnitten. Die Schadstoffemissionsnormen werden verschärft und somit vergleichbaren US-amerikanischen Normen angepasst.

2.4.1 Im Richtlinienvorschlag wird jedoch nicht empfohlen, die Grenzwerte für Geräuschemissionen zu ändern. Dies ist damit zu erklären, dass sie sich aus einer Gesamtheit von Einflüssen ergeben, die sich nur schwer auf Unionsebene regeln lassen. Hier ist die Rolle örtlicher Vorschriften besonders wichtig.

2.5 Angesichts der Natur des Gegenstands wird in der Richtlinie der Europäischen Kommission das Recht vorbehalten, Änderungen an den technischen Unterlagen und Konformitätsverfahren in Bezug auf die in die Anhänge aufgenommenen Umweltschutzvorschriften vorzunehmen, mit Ausnahme der Grenzwerte. Hierdurch wird es möglich sein, sich mit der erforderlichen Flexibilität technischen und wissenschaftlichen Entwicklungen anzupassen.

2.6 Ein wichtiger Aspekt der Richtlinie ist die für Hersteller und Händler vorgesehene Übergangsfrist, die ausreichend lang ist, damit diese sich auf die neuen Vorschriften einstellen können. Hierbei handelt es sich im Allgemeinen bei den Emissionsnormen um einen Zeitraum von drei Jahren ab dem Inkrafttreten der Richtlinie. Die Anpassungsfrist kann für KMU, die Außenbordmotoren mit einer Leistung von weniger als 15 kW herstellen und in Verkehr bringen, um drei Jahre verlängert werden.

3. Allgemeine Bewertung

3.1 Mit dem vorliegenden Vorschlag werden neue Vorschriften für einen Wirtschaftszweig eingeführt, in dem 37 000 Unternehmen mit 270 000 Mitarbeitern Endprodukte, Motoren und Bauteile herstellen⁽¹⁾ und der auch eine „Produktion für den Eigengebrauch“ als besondere Freizeitform umfasst. Gemäß der Begriffsbestimmung geht es darin um Wasserfahrzeuge mit einer Länge von 2,5 m bis 24 m, die nicht zur gewerblichen Beförderung von Passagieren dienen. In der Neuregelung bilden privat genutzte Wasserfahrzeuge mit einer Länge von bis zu 4 m eine gesonderte Kategorie, womit bisherige Lücken geschlossen werden sollen.

3.2 Der EWSA begrüßt die Anstrengungen der Kommission, entsprechend den allgemeinen Zielen auch in diesem Bereich die Anforderungen in Bezug auf den Umwelt- und Verbraucherschutz zu verschärfen. Glücklicherweise wird durch die neuen Vorschriften trotz einer Verschärfung der Umweltauflagen die Wettbewerbsfähigkeit der Branche erhöht, sodass diese den Erwartungen der Weltmärkte gerecht werden und vorhandene Wettbewerbsnachteile überwinden kann. Der EWSA hofft, dass sich in immer mehr Bereichen bald vergleichbare Synergien zwischen Qualitätsanforderungen und Wettbewerbsfähigkeit finden lassen werden. Ferner empfiehlt er eine engere Zusammenarbeit mit den transatlantischen Partnern im Hinblick auf einen vergleichbaren Umgang mit Qualitätsparametern.

3.3 Zwar hat sich die Kommission bemüht, auf viele Fragen eine Antwort zu geben, und in vielen Punkten ist es ihr auch gelungen, doch stellt sich dennoch die Frage, auf welche geografische Einheit sich die Vorschriften eigentlich beziehen. Mehrere Anzeichen deuten darauf hin, dass auf den Bereich der Seeschifffahrt abgezielt wird. In der Richtlinie sollte deutlicher zum Ausdruck kommen, dass sie für Wasserfahrzeuge gilt, die auch in Binnengewässern genutzt werden können.

3.4 In dem Richtlinienentwurf werden sehr ausführlich die für die Konformitätsbewertungsstellen geltenden Grundsätze, deren Akteure und die Verantwortlichkeiten, Kompetenzen und Aufgaben behandelt. Der EWSA akzeptiert und begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, für ein lückenloses und angemessenes Funktionieren der verschiedenen Stellen zu sorgen. Seines Erachtens erfüllt der Richtlinienentwurf in diesem Bereich die Erwartungen.

3.4.1 Zugleich stellt der Ausschuss fest, dass der Text derart allgemein formuliert ist, dass er über die Ziele der Regelung der für Sportboote geltenden Instrumente hinausgeht. Im Prinzip könnten dieselben Verfahren und Stellen auch bei anderen Gütern angewandt bzw. eingerichtet werden. Die eigentlichen schifffahrtsspezifischen Bestimmungen stehen in den Anhängen. Der EWSA ist der Ansicht, dass die Zeit für einheitliche Verbraucherschutzvorschriften mit einer gemeinsamen Herangehensweise an all diese Verfahren und institutionellen Strukturen gekommen ist, damit die Sektorvorschriften wirklich branchenspezifischen Fragen Rechnung tragen können. Diese Vorgehensweise würde in großem Maße zur Verbesserung der Transparenz, der Klarheit und der Akzeptanz der europäischen Rechtsvorschriften beitragen.

⁽¹⁾ Ein unabhängiges Erzeugnis, das in ein anderes Produkt eingebaut wird, aber auch getrennt verwendet werden kann.

3.5 Der EWSA befürwortet, dass der Kommission Befugnisse zur Änderung der Anhänge übertragen werden, sofern er im Fall einer Änderung das Recht auf Stellungnahme und auf Mitwirkung an den einschlägigen Arbeiten der Kommission behält.

3.6 Der EWSA ist der Ansicht, dass die Kommission insofern nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft hat, um alle betroffenen Akteure so umfassend wie möglich in die Konsultation einzubeziehen, als die schriftliche Konsultation ausschließlich auf Englisch durchgeführt wurde. Der EWSA erwartet von der Kommission, dass die Fragebögen künftig in allen betreffenden Sprachen verfügbar sein werden und ausgefüllt werden können.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Der EWSA stimmt den definierten Wasserfahrzeugkategorien und generell den Ausnahmen zu.

4.1.1 Allerdings fragt sich der Ausschuss, ob nicht auch in gewissem Maße die Emissionen von für Rennen bestimmten Wasserfahrzeugen geregelt werden sollten. Dies würde auch einen erheblichen Beitrag zur technischen Entwicklung leisten. Es könnte sich als gerechtfertigt erweisen, Emissionshöhen pro Leistungskategorie festzulegen.

4.1.2 Auch im Hinblick auf die gewerbliche Nutzung von Wasserfahrzeugen treten Fragen auf. Nach Ansicht des EWSA sollten die Sicherheits- und Emissionsnormen unabhängig vom Einsatzzweck des Wasserfahrzeugs gelten.

4.1.3 Der EWSA empfiehlt darüber hinaus, auch Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb ausdrücklich in den Vorschriften aufzuführen, da die Sicherheitsanforderungen für sie die gleichen sind wie für motorbetriebene Wasserfahrzeuge: Zwar sehen die technischen Lösungen anders aus, doch ist dies ohne Belang für die Normen.

4.2 Der EWSA stimmt den Schadstoffemissionsnormen zu und befürwortet deren Verschärfung. Der Ausschuss hält es jedoch für wichtig zu betonen, dass die Union entsprechend ihrer Verpflichtungen künftig nicht der Tendenz zur Verschärfung der Anforderungen folgen, sondern deren Vorreiter sein sollte. Dies sollte vor allem in den Umsetzungsberichten deutlich zum Vorschein treten, und eine der Aufgaben des „Ausschussverfahrens“ könnte darin bestehen, diese Richtlinie mit Innovationsmaßnahmen zu koppeln.

4.3 Der EWSA hält zur Bekämpfung der Geräuschemissionen ebenfalls eine Verschärfung örtlicher Vorschriften für erforderlich, zusammen mit der Möglichkeit einer Kontrolle auf Unionsebene unter Einbeziehung der Akteure der Zivilgesellschaft.

4.4 Der EWSA befürwortet die Übergangsfristen für die Marktakteure.

4.5 Der EWSA stimmt dem Vorschlag bezüglich der Konformitätsbewertungsstellen zu und hofft, dass diese nicht lediglich den Verwaltungsaufwand erhöhen, sondern wirksam dem Verbraucher- und Umweltschutz dienen werden. In solchen Fragen ist eine Selbstregulierung und die Arbeit von Ausschüssen, die die betreffenden Wirtschaftsakteure vertreten, aus seiner Sicht nicht ausreichend, wobei jedoch deren beratende Rolle durchaus gestärkt werden sollte.

4.5.1 Hierfür ist die neueste Informationstechnik anzuwenden, wozu die Kommission die Mitgliedstaaten ermuntern sollte.

4.6 Der EWSA befürwortet, dass alle in diese Kategorie fallenden Wasserfahrzeuge, einschließlich der für den Eigengebrauch gebauten Wasserfahrzeuge, den Konformitätsverfahren unterliegen.

Brüssel, den 8. Dezember 2011

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Staffan NILSSON

ANHANG

zu der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

- a) Folgender abgelehnter Änderungsantrag erhielt mindestens ein Viertel der Stimmen (Artikel 54 Absatz 3 der Geschäftsordnung):

Ziffer 1.4

Ändern:

„Der EWSA stimmt außerdem generell den Einzelheiten des Richtlinienvorschlags zu. Er empfiehlt jedoch, folgende Punkte zu präzisieren:

- es muss ~~eindeutig klargestellt~~ deutlicher gemacht werden, dass die Sicherheits- und Emissionsvorschriften für alle Gewässer gelten, ~~nicht nur für das Meer;~~
- die Sicherheitsvorschriften beziehen sich auf alle betreffenden Arten von Wasserfahrzeugen;
- ~~bei Kleinmotoren kann auch eine kürzere Übergangsfrist vorgesehen werden;~~
- was die Geräuschemissionen betrifft, sollte die Kontrolle der lokalen Vorschriften auf EU-Ebene verstärkt werden.“

Begründung

Aus den am Anfang des Kommissionsvorschlags implizit sowie in anderen Abschnitten wie z.B. bezüglich der Navigationslichter und in Anhang I explizit gegebenen Definitionen geht hervor, dass die Vorschriften für alle Gewässer gelten. Es wird kein Schwerpunkt auf Meeressgewässer gelegt, wie es die Auffassung des Berichterstatters zu sein scheint.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 69
Nein-Stimmen: 78
Stimmenthaltungen: 13

- b) Die folgenden Textstellen der Fachgruppenstimmungnahme wurden zugunsten von im Plenum angenommenen Änderungsanträgen abgelehnt, hatten jedoch jeweils mindestens ein Viertel der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt:

Ziffer 1.3

Ändern:

Der EWSA begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, für ein lückenloses und angemessenes Funktionieren der verschiedenen Stellen zu sorgen. Zugleich stellt der Ausschuss fest, dass die Formulierung in der Tat derart allgemein ist, dass dieselben Verfahren und Stellen auch bei anderen Gütern angewandt bzw. eingerichtet werden müssten. Der EWSA ist der Ansicht, dass die Zeit für einheitliche Verbraucherschutzvorschriften mit einer gemeinsamen Herangehensweise an all diese Verfahren und institutionellen Strukturen gekommen ist, damit die Sektorvorschriften wirklich branchenspezifischen Fragen Rechnung tragen können. Diese Vorgehensweise würde in großem Maße zur Verbesserung der Transparenz, der Klarheit und der Akzeptanz der europäischen Rechtsvorschriften beitragen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 73
Nein-Stimmen: 70
Stimmenthaltungen: 13

Ziffer 4.4

Ändern:

Der EWSA befürwortet die Übergangsfristen für die Marktakteure. Bei Kleinmotoren könnte es gerechtfertigt sein, anstelle der vorgeschlagenen drei Jahre höchstens ein oder zwei weitere Jahre zu gewähren.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 78
Nein-Stimmen: 49
Stimmenthaltungen: 10