

Τροποποιημένη πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 94/25/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής⁽¹⁾

(2002/C 51 E/19)

COM(2001) 636 τελικό — 2000/0262(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις 31 Οκτωβρίου 2001)

1. Ιστορικό

Διαβίβαση της πρότασης στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο [COM(2000) 639 — 2000/0262(COD)] σύμφωνα με τα άρθρα 251(2) και 95 της συνθήκης: 12 Οκτωβρίου 2000

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής: 28-29 Μαρτίου 2001

Γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου — πρώτη ανάγνωση: 5 Ιουλίου 2001

2. Στόχος της πρότασης της επιτροπής

Η πρόταση θεσπίζει εναρμονισμένες διατάξεις για τις οριακές τιμές εκπομπών καυσαερίων και θορύβου από μηχανές σκαφών αναψυχής. Περιλαμβάνει επίσης και ορισμένες τροποποιήσεις για τις κατασκευαστικές πτυχές των σκαφών αναψυχής που καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία (π.χ., την υπαγωγή των jet-ski στο πεδίο εφαρμογής της αρχικής οδηγίας).

3. Γνώμη της επιτροπής σχετικά με τις τροπολογίες που ψήφισε το Κοινοβούλιο

3.1. Τροπολογίες που γίνονται δεκτές από την Επιτροπή (αριθ. 1, 6, 14, 18, 44, 22, 28, 29, 37, 39, 41)

Οι τροπολογίες 1, 6 και 39 γίνονται δεκτές ως χρήσιμες διευκρινίσεις.

Η τροπολογία 22 εξαιρεί τις ακραίες καιρικές συνθήκες, όπως τους τυφώνες, από τις καιρικές συνθήκες που προβλέπονται στα πλαίσια της κατηγορίας σχεδιασμού σκαφών Α. Γίνεται δεκτή ως λογική διευκρίνιση.

Η τροπολογία 18 προβλέπει την απλούστευση των διαδικασιών δοκιμής του θορύβου. Η τροπολογία αυτή θεσπίζει μια εναλλακτική μέθοδο απόδειξης της συμμόρφωσης με τις διατάξεις περί θορύβου, προκειμένου να μειωθεί το κόστος συμμόρφωσης για τους κατασκευαστές μικρών σκαφών που παράγουν σκάφη χαμηλής ταχύτητας.

Η τροπολογία 28 προβλέπει μια λογική προσαρμογή της αρχικής οδηγίας στις τεχνικές εξελίξεις. Είναι αλήθεια ότι η απόκλιση μεταξύ των σημείων ανάφλεξης της βενζίνης και του πετρελαίου ντίζελ στις δεξαμενές καυσίμου των σκαφών αναψυχής έχει μειωθεί και ότι η χρησιμοποίηση του σημείου ανάφλεξης των 55 °C ως διαχωριστικής γραμμής δεν ισχύει πλέον.

Οι τροπολογίες 14 και 29 αποτελούν φραστικές βελτιώσεις.

Οι τροπολογίες 37 και 41 αφορούν τη διάκριση των εσω-εξωλέμβιων μηχανών σε δύο κατηγορίες. Οι τροπολογίες αυτές γίνονται δεκτές ως λογική συνέπεια της τροπολογίας 8, η οποία γίνεται δεκτή κατ' αρχήν.

Η τροπολογία 44 καταργεί την αναφορά στη σήμανση CE στις μηχανές ατομικών σκαφών. Η τροπολογία αυτή γίνεται δεκτή, διότι οι μηχανές ατομικών σκαφών αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εν λόγω προϊόντος και, κατά συνέπεια, η σήμανση CE δεν χρειάζεται να τοποθετείται παρά μόνο στο ατομικό σκάφος.

3.2. Τροπολογίες που γίνονται εν μέρει ή κατ' αρχήν δεκτές από την Επιτροπή [αριθ. 43 (πρώτο μέρος), 3, 5, 7, 8, 10 (δευτερο μέρος), 12, 13, 45 (πρώτο μέρος), 21, 23, 35 και 36]

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί το πρώτο μέρος της τροπολογίας 43 ως βελτιωμένη αναδιατύπωση.

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί το δεύτερο μέρος της τροπολογίας 10 σχετικά με την εξαίρεση των σκαφών που κατασκευάζονται για προσωπική χρήση από τις απαιτήσεις περί θορύβου της προτεινόμενης οδηγίας. Η εξαίρεση αυτή θα γίνει μέσω της προσθήκης ενός νέου, δεύτερου εδαφίου στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο γ) ως εξής: «σκάφη που κατασκευάζονται για προσωπική χρήση, εφόσον στη συνέχεια δεν διατίθενται στην κοινοτική αγορά κατά τη διάρκεια περιόδου πέντε ετών».

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί το πρώτο μέρος της τροπολογίας 45, στην οποία κατονομάζονται τα προϊόντα που φέρουν τη σήμανση CE, διότι παρέχει μια χρήσιμη αποσαφήνιση.

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 3 με την επιφύλαξη της ακόλουθης αναδιατύπωσης της τελευταίας πρότασης της νέας αιτιολογικής σκέψης 11α, ως εξής: «κατά την αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, εφόσον ενδείκνυται, η καθιέρωση μέτρων που θα ισχύουν σε όλη την επικράτεια της ΕΕ».

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 5, με την επιφύλαξη της διευκρίνισης ότι οι προσωπτικές μηχανές που υφίστανται σημαντική τροποποίηση της μηχανής θα πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης οδηγίας όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων όταν διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά και/ή τίθενται για πρώτη φορά σε λειτουργία μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(¹) ΕΕ C 62 E της 27.2.2001, σ. 139.

Η Επιτροπή δύναται επίσης να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 7 σχετικά με τις εκπομπές θορύβου, με την επιφύλαξη της διευκρίνισης ότι η προτεινόμενη οδηγία ισχύει για τα προϊόντα που διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά και/ή τίθενται για πρώτη φορά σε λειτουργία μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Όσον αφορά τις τροπολογίες 5 και 7, η προαναφερόμενη διευκρίνιση μπορεί να εξειδικευθεί στα πλαίσια ενός χωριστού στοιχείου δ) του άρθρου 1, παράγραφος 1, ως εξής:

«για τα προϊόντα που εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 1, στοιχείο α), σημείο ii), 1, στοιχείο β), και 1, στοιχείο γ), οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας ισχύουν μόνο από την πρώτη διάθεση στην αγορά και/ή την πρώτη θέση σε λειτουργία μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.»

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 8, η οποία εισάγει τη διάκριση των εσω-εξωλέμβιων μηχανών σε δύο κατηγορίες, δηλαδή στις μηχανές με ενσωματωμένη εξάτμιση και στις μηχανές χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση. Η διάκριση αυτή δεν αλλοιώνει το στόχο της προτεινόμενης οδηγίας. Κατά συνέπεια, η τροπολογία αυτή γίνεται δεκτή με την επιφύλαξη της ακόλουθης αναδιατύπωσης του άρθρου 1, παράγραφος 1, στοιχείο γ), σημείο iv): «στις εξωλέμβιες μηχανές και στις εσω-εξωλέμβιες μηχανές με ενσωματωμένη εξάτμιση που προορίζονται να τοποθετηθούν σε σκάφη αναψυχής». Για λόγους συνοχής και σαφήνειας πρέπει επίσης να γίνει μια τροποποίηση στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο γ), σημείο i) προκειμένου να γίνεται διάκριση μεταξύ των δύο τύπων μηχανών, ως εξής: «στα σκάφη αναψυχής με εσω-εξωλέμβιες μηχανές χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιας προωστικής μηχανής».

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 12, με την επιφύλαξη της αναδιατύπωσης που προτείνεται στην τροπολογία 10 παραπάνω.

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 13, η οποία προβλέπει τη διάκριση μεταξύ της αντικατάστασης της μηχανής, της σημαντικής τροποποίησης μιας μηχανής και της σημαντικής μετατροπής ενός σκάφους και διαγράφει τη λέξη «είτε» και τη φράση «είτε με την αντικατάσταση της προωστικής μηχανής από διαφορετικό τύπο ή μέγεθος μηχανής» από το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο ε).

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 21 (που συνδέεται με την τροπολογία 46 παρακάτω) όσον αφορά τη δυνατότητα πρόβλεψης ενός περαιτέρω σταδίου για τις οριακές τιμές των εκπομπών. Θα ήταν δυνατή η εξεύρεση μιας ικανοποιητικής φόρμουλας αν διερευνηθεί η δυνατότητα περαιτέρω μείωσης των οριακών τιμών των εκπομπών στην έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 2 της πρότασης της Επιτροπής.

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 23, με την επιφύλαξη της ακόλουθης αναδιατύπωσης του Παραρτήματος I, τμήμα 2.1, ως εξής:

— Ο τίτλος πρέπει να έχει ως εξής: «Αναγνωριστικά στοιχεία σκάφους»

— Η πρώτη φράση πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής: «Κάθε σκάφος φέρει αναγνωριστικό αριθμό ο οποίος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες»

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 35, η οποία εισάγει μια εναλλακτική μέθοδο απόδειξης της συμμόρφωσης με τις διατάξεις περί θορύβου. Ωστόσο, η Επιτροπή θα ήθελε να αναλύσει περαιτέρω τις προτεινόμενες οριακές τιμές.

Για τον ίδιο λόγο, η Επιτροπή δύναται να δεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 36, η οποία ορίζει τους τύπους που προβλέπονται στην τροπολογία 35.

3.3. Τροπολογίες που δεν γίνονται δεκτές από την Επιτροπή [αριθ. 2, 4, 9, 10 (πρώτο μέρος), 11, 15, 16, 17, 20, 24, 30, 31, 33, 34, 38, 40, 42, 43 (δεύτερο μέρος), 45 (δεύτερο μέρος), 46 και 48]

Η τροπολογία 2 υπαινίσσεται μια υποχρέωση συνοχής με άλλες μετρήσεις εκπομπών, πράγμα που αντικείται στο δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Κατά συνέπεια, η τροπολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

Οι τροπολογίες 4 και 16 απαιτούν την κατάργηση των διατάξεων περί επιτροπολογίας και, κατά συνέπεια, αντίκεινται στις αρχές που διέπουν τις εκτελεστικές εξουσίες της Επιτροπής. Η Επιτροπή εμμένει στη θέση της για σύσταση κανονιστικής επιτροπής βάσει της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, η οποία (κανονιστική επιτροπή) θα πρέπει να συμβουλευτεί την Επιτροπή σχετικά με τη λήψη μέτρων που αφορούν την τροποποίηση των τεχνικών διατάξεων. Κατά συνέπεια, οι τροπολογίες αυτές δεν είναι δυνατόν να γίνουν δεκτές, λαμβανομένων επίσης υπόψη των παρατηρήσεων της Επιτροπής για την τροπολογία 21 σχετικά με τη δυνατότητα διερεύνησης περαιτέρω σταδίων θέσπισης οριακών τιμών εκπομπών.

Η τροπολογία 9 προβλέπει τον αποκλεισμό των ατμοκίνητων σκαφών από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 94/25/ΕΚ. Πρόκειται για ένα εντελώς νέο ζήτημα, το οποίο δεν υποστηρίζεται με επαρκή αποδεικτικά στοιχεία. Κατά συνέπεια, η τροπολογία αυτή δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή.

Η τροπολογία 10 (πρώτο μέρος) προβλέπει την εξαίρεση των σκαφών που κατασκευάζονται για προσωπική χρήση από τις σχετικές απαιτήσεις περί εκπομπών καυσαερίων. Δεδομένου ότι η ευθύνη για τη δοκιμή της συμμόρφωσης, στην περίπτωση των εκπομπών καυσαερίων, βαρύνει τους κατασκευαστές των μηχανών και όχι τον κατασκευαστή του σκάφους, αυτό το τμήμα της τροπολογίας δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτό.

Η τροπολογία 11 εισάγει έναν γενικότερο χαρακτήρα ορισμού των κλασικών μηχανών και αντιβαίνει στο στόχο της πρότασης της Επιτροπής να εξαιρεθούν μόνο οι μηχανές ιστορικού τύπου και μοναδικού σχεδιασμού που προσαρμόζονται σε σκάφος ιστορικού χαρακτήρα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα χαρακτηριστικά των ομοιωμάτων μηχανών πρέπει να είναι άκυρα, αν αυτές οι μηχανές προσαρμόζονται σε νέο σκάφος, και ότι μια γενικότερη εξαίρεση ενέχει τον κίνδυνο δημιουργίας στρεβλώσεων στην αγορά. Κατά συνέπεια, η τροπολογία αυτή δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή.

Η τροπολογία 15 ζητά την εφαρμογή αυστηρότερων ορίων σε συγκεκριμένα εσωτερικά ύδατα σε εθνικό επίπεδο. Στόχος της πρότασης της Επιτροπής δεν ήταν να ρυθμιστεί η χρήση σκαφών και μηχανών σε συγκεκριμένα ειδικά ύδατα σε εθνικό επίπεδο. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, το ζήτημα αυτό εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Κατά συνέπεια, η τροπολογία αυτή δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή.

Η τροπολογία 17 απαιτεί την αυτοπιστοποίηση ή την περιορισμένη παρέμβαση τρίτου μέρους για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των ατομικών σκαφών με τις κατασκευαστικές απαιτήσεις που προβλέπονται στην πρόταση της Επιτροπής. Η Επιτροπή αρχικά απέρριψε την τροπολογία αυτή.

Η τροπολογία 20 προβλέπει την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλει πρόταση για νέα οδηγία, δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της προτεινόμενης οδηγίας, σχετικά με τον τρόπο και την ημερομηνία εφαρμογής ενός συστήματος ελέγχου της συμμόρφωσης υπό συνθήκες χρήσης. Η τροπολογία αυτή δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή, διότι αντιβαίνει στο δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής.

Η τροπολογία 24 απορρίπτεται από την Επιτροπή, προκειμένου να αποφευχθεί μια υπερβολικά περιοριστική διατύπωση.

Η τροπολογία 30 απαιτεί αυστηρότερα όρια εκπομπών καυσαερίων για τα οικολογικώς ευαίσθητα ύδατα. Η τροπολογία αυτή αντιβαίνει στο στόχο της πρότασης της Επιτροπής για δημιουργία εναρμονισμένων συνθηκών σε όλη την ΕΕ και αποφυγή του κατακερματισμού της αγοράς. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή.

Η τροπολογία 31 αναφέρεται σε μια άλλη οδηγία ΕΚ διαφορετική από εκείνη η οποία προσδιορίζεται στην πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά τα καύσιμα αναφοράς που χρησιμοποιούνται για τις μηχανές ντίζελ (πετρελαιοκινητήρες). Δεδομένου ότι τόσο η βενζίνη όσο και το πετρέλαιο ντίζελ καλύπτονται από την ίδια οδηγία, δηλαδή την οδηγία 98/69/ΕΚ, όπως προβλέπεται στην πρόταση της Επιτροπής, η τροπολογία αυτή δεν δικαιολογείται πλήρως και, κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή.

Οι τροπολογίες 33 και 34 σχετίζονται με την (αποδεκτή από την Επιτροπή) διάκριση των εσω-εξωλέμβιων μηχανών σε δύο κατηγορίες. Ωστόσο, απορρίπτονται διότι η διάκριση αυτή δεν είναι αναγκαία στη συγκεκριμένη διάταξη της προτεινόμενης οδηγίας (Παράρτημα Α, σημείο 6, παράρτημα Ι.Γ), εφόσον όλες οι εσω-εξωλέμβιες μηχανές υπόκεινται στις απαιτήσεις εκπομπών θορύβου.

Η τροπολογία 38 προβλέπει ότι το προστατευτικό σύστημα ανάφλεξης πρέπει να αναφέρεται μόνο στους βενζινοκίνητους κινητήρες. Η τροπολογία αυτή δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή, διότι κίνδυνοι ανάφλεξης υπάρχουν για όλες τις εγκαταστάσεις, τόσο βενζίνης όσο και πετρελαίου ντίζελ.

Η τροπολογία 40 εισάγει μια νέα ερμηνεία της οδηγίας 94/25/ΕΚ, η οποία δεν μπορεί να αιτιολογηθεί πλήρως. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή.

Η τροπολογία 42 προβλέπει μια πρόσθετη διάταξη, η οποία είναι εσφαλμένη. Ο κατασκευαστής εσω-εξωλέμβιων μηχανών με ενσωματωμένη εξάτμιση πρέπει, ακριβώς όπως ο κατασκευαστής εξωλέμβιων μηχανών, να τοποθετεί τη σήμανση CE και όχι να εκδίδει δήλωση πιστότητας. Κατά συνέπεια, η τροπολογία αυτή δεν γίνεται δεκτή.

Η τροπολογία 43 (δεύτερο μέρος) επιτρέπει τη θέσπιση αυστηρότερων ορίων για συγκεκριμένα ειδικά εσωτερικά ύδατα σε εθνικό επίπεδο. Η τροπολογία αυτή απορρίπτεται διότι αντιβαίνει στο στόχο της πρότασης της Επιτροπής, δηλαδή στη θέσπιση εναρμονισμένων διατάξεων για όλη την ΕΕ.

Η τροπολογία 45 (δεύτερο μέρος) σχετικά με τη δήλωση πιστότητας (δήλωση ενσωμάτωσης) είναι περιττή, και κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή. Μια τέτοια διάταξη υπάρχει ήδη στο άρθρο 1, σημείο 2, σχετικά με το άρθρο 4, παράγραφος 3α και στο άρθρο 1, σημείο 13, παράρτημα XV.3.

Η τροπολογία 46 προβλέπει μεταβολές στον ορισμό της κατηγορίας σχεδιασμού σκαφών Δ. Ελάχιστα στοιχεία δείχνουν ότι οι συγκεκριμένες τεχνικές τροποποιήσεις θα βελτιώσουν την εφαρμογή της οδηγίας 94/25/ΕΚ. Κατά συνέπεια, η τροπολογία αυτή δεν γίνεται δεκτή.

Η τροπολογία 48 καταργεί το περιθώριο 3dB για τις μονάδες με δίδυμες ή πολλαπλές μηχανές. Η τροπολογία αυτή απορρίπτεται διότι τα προβλεπόμενα όρια θεωρούνται τεχνολογικώς επιτεύξιμα για τις μονάδες που έχουν μία μηχανή και είναι αδύνατον οι μονάδες με δίδυμες ή πολλαπλές μηχανές να περιοριστούν στο ίδιο επίπεδο θορύβου.

4. Τροποποιημένη πρόταση

Σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή τροποποιεί την πρότασή της όπως ορίζεται ανωτέρω.