

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és a tanácsi irányelvre a kedvezési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről

(COM(2011) 456 végleges – 2011/0197 (COD))

(2012/C 43/07)

Előadó: **PÁSZTOR Miklós**

A Tanács 2011. szeptember 1-jén, az Európai Parlament pedig 2011. szeptember 13-án úgy határozott, hogy az Európai Unió Működéséről szóló Szerződés 304. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kedvezési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről

COM(2011) 456 végleges – 2011/0197 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2011. november 10-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2011. december 7-8-án tartott, 476. plenáris ülésén (a december 8-i ülésnapon) 143 szavazattal 7 ellenében, 10 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözli a kedvezési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló irányelv megszületését. Fontos előrelépésnek tartja az Unió közös céljainak megvalósításában. Bár korlátozott jelentőségű területről van szó, de az irányelv hatályba lépése több horizontális cél magvalósulását segíti. Ez az irányelv segíti a „2020 stratégia” versenyképességi és foglalkoztatási céljainak elérését. A környezetvédelmi szigorításai pedig a „Biodiverzitásról” és a „Tiszta levegőről” szóló stratégiák céljainak elérését segítik fontos területen.

1.2 Az EGSZB különösen jelentősnek értékeli, hogy az új szabályozás a környezeti szigorítások ellenére segíti a szektor versenyképességét azzal, hogy alkalmazkodik a globális piacok elvárásához és ezzel megszünteti az itt jelentkező versenyhátrányokat. Az EGSZB kifejezi azon reményét, hogy egyre több területen található majd hasonló szinergikus hatás a minőségi előírások és a versenyképesség között. A továbbiakban javasolható egy szorosabb együttműködés a transzatlanti partnerekkel a minőségi paraméterek azonos kezeléséről.

1.3 Az EGSZB méltányolja a Bizottság szándékát az intézményrendszer hézagmentes és megfelelő működésének kialakítására. Ugyanakkor felveti, hogy valójában a leírtak olyan általános módon fogalmazottak, hogy bármely más árucikk esetében ugyanilyen eljárásokat, intézményeket kell alkalmazni.

1.4 Az EGSZB egyetért általában az irányelvtervezet részleteivel is. Ugyanakkor pontosításokat javasol az alábbi pontokon:

— Legyen egyértelmű, hogy a biztonsági és a kibocsátási előírások minden vízre érvényesek, nem csak a tengerekre.

— A biztonsági előírások minden érintett hajótípusra vonatkoznak.

— A kismotorok esetében rövidebb átmeneti idő is lehetséges.

— A zajszennyezés esetében a helyi szabályozások uniós ellenőrzésének szigorítása.

1.5 Az EGSZB kifejezi azt az elvárását, hogy az Unió a környezetvédelmi előírások és szabályozások minden területén igyekezzen az élen járni és utat mutatni a világ többi részének.

1.6 Az irányelv előkészítésének tapasztalatai alapján az EGSZB elvárja a Bizottságtól, hogy a konzultációk során minél szélesebb csoportokat vonjon abba be és tegye lehetővé, hogy a kérdőívek minden érintett nyelven elérhetőek és kitöltendőek legyenek.

2. Az irányelvtervezet tartalma

2.1 A Bizottság tervezete két szempont alapján kívánja újraszabályozni a kedvezési célú személyi hajók normáiról szóló 1994-es irányelvét. Az első a környezetvédelmi kívánalmak erősítésének szempontja, a másik a jogszabályi keretek változásáé.

2.1.1 A környezetvédelmi előírások megváltoztatása két okból is kívánatos. Egyrészt a megnövekedett hajószámok és azok hatása miatt. Elsősorban a nitrogénoxidok kibocsátása nőtt radikálisan, de más szennyező anyagoknál is megfigyelhető az emelkedés az érintett földrajzi régiókban. Másrészt a nemzetközi piacon ma már versenyhátrányt jelent, különösen az Egyesült Államokkal szemben, hogy kibocsátási normáink enyhék. Így az exportőrjeink nehéz helyzetben vannak.

2.1.2 A 765/2008/EK rendelet, valamint a 768/2008/EK határozat elfogadásának következtében új irányelvet kell hozni a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozóan is. E rendeletek a gazdasági szereplők kötelezettségei, a megfelelőség-értékelési szervekre és azok hatásköreire, a piacfelügyeleti hatóságokra, valamint a CE jelölésre vonatkozóan jelentenek kötelezettséget arra, hogy a Bizottság összehangolja az ágazati jogszabályokat, különösen a hatásértékelések bizonytalanságainak kiküszöbölésére. Ezzel szolgálja a jogbiztonságot minden szereplő számára.

2.2 A javaslat igyekszik a korábbiaknál pontosabb definíciókat adni a szabályozandó tárgyban és. Meghatározásra kerül a kedvtelési célú hajó és a személyi vízi jármű fogalma a megfelelő kivételekkel együtt. Definiálták továbbá a különböző piaci szereplőket is.

2.3 A javaslat a továbbiakban részletesen előírja a fogyasztóvédelmi és a környezetvédelmi megfelelőség intézményrendszereit és azok működését és hatásköreit. Összességében lehetővé teszi, hogy a helyi vagy nemzeti hatóságok csak alapként kezeljék az irányelv előírásait, és a szubszidiaritás elve alapján a helyi igényeket és lehetőségeket is figyelembe vegyék az implementáció során.

2.4 Az irányelv mellékletei tartalmazzák a biztonsági és egészségügyi elvárásokat, valamint környezeti normatívákat és egyéb eljárási dokumentumokat. Ezek egyrészt alkalmazkodnak a hajózás biztonsági feltételeihez. Szigorítják a káros anyag kibocsátás normatíváit, így azok összhangba kerülnek az Egyesült Államok hasonló előírásaival.

2.4.1 Ugyanakkor a hangszennyezés esetében nem javolnak határérték változást a korábbiakhoz képest. Ennek oka, hogy az több olyan hatás együtteseként jön létre, amely nehezen szabályozható uniós szinten. Itt különösen fontos a helyi szabályozás szerepe.

2.5 A tárgy természete szerint az irányelv a Bizottsághoz delegálná a Mellékletbe foglalt környezeti normatívákhoz (kivéve a határértékeket) rendelt megfelelési procedúrák és technikai dokumentumok változtatásának jogát. Ez a technikai-tudományos fejlődéshez való rugalmas alkalmazkodást teszi lehetővé.

2.6 Az irányelv fontos eleme, hogy megfelelő átmeneti időt kíván biztosítani a gyártók és a kereskedők számára az átálláshoz. Ezt általában három évben adja meg a kibocsátási normatívák esetében a hatályba lépéstől számítva. További három évvel meghosszabbodik az alkalmazkodási periódus azon kis- és középvállalkozások esetében, amelyek 15kW-nál kisebb teljesítményű külmotorokat hoznak forgalomba.

3. Általános értékelés

3.1 Jelen tervezet egy 270 000 fős végtermék, motor és alkatrész⁽¹⁾ előállító iparág, 37 000 vállalkozásának újra szabályozását jelenti, ahol létezik „saját célú termelés” is, mint a szabadidő sajátos eltöltési formája. Az értelmezés szerint a 2,5 és 24 méter közötti testhosszal rendelkező vízi járművekről van szó, amelyek nem szállítanak fizető utasokat. Külön kategória a legfeljebb 4 méter hosszú személyi vízi jármű az újraszabályozásban, kipótolva a korábbi hiányokat.

3.2 Az EGSZB üdvözli a Bizottság törekvését, hogy a környezet- és fogyasztóvédelmi előírásokat szigorítani igyekszik az általános célokra megfelelően ezen a területen is. Különösen szerencsés egybeesésként kell értékelni, hogy az új szabályozás a környezeti szigorítások ellenére segíti a szektor versenyképességét azzal, hogy alkalmazkodik a globális piacok elvárásához és ezzel megszünteti az itt jelentkező versenyhátrányokat. Az EGSZB kifejezi azon reményét, hogy egyre több területen található majd hasonló szinergikus hatás a minőségi előírások és a versenyképesség között. A továbbiakban javasolható egy szorosabb együttműködés a transzatlanti partnerekkel a minőségi paraméterek azonos kezeléséről.

3.3 Bár a Bizottság igen sok szempontnak igyekezett megfelelni és ez sikerült is igen sok ponton, de felmerül az a kérdés, hogy milyen földrajzi egységre vonatkozik igazán a szabályozás. Több jel utal arra, hogy a tengeri hajózás a megcélzott terület. Szerencsésebb lenne, ha a direktíva egyértelműbben fejezné ki, hogy a belső vizekben is használható vízi járműre vonatkozik.

3.4 Az irányelv tervezete igen részletesen foglalkozik a megfelelőségi intézményrendszer elveivel, szereplőivel és azok felelősségeivel, hatáskörével és feladataival. Az EGSZB elfogadja és méltányolja a Bizottság szándékát az intézményrendszer hézagmentes és megfelelő működésének kialakítására. Úgy értékeli, hogy e területen az irányelv tervezet megfelel az elvárásoknak.

3.4.1 Ugyanakkor felveti, hogy valójában a leírtak olyan általános módon fogalmazottak, hogy a kedvtelési célú hajózás eszközeinek szabályozási céljait meghaladják. Tulajdonképpen bármely más árucikk esetében ugyanilyen eljárásokat, intézményeket kellene alkalmazni. A hajózást illetően az érdemi részek a mellékletekben fogalmazódnak meg. Az EGSZB úgy látja, hogy megérett az idő egy egységes fogyasztóvédelmi szabályozásra, amely ezeket az eljárásrendeket és intézményeket együttesen kezeli, így az ágazati szabályozás ténylegesen az ágazat ügyeit venné számba. Ez az eljárás mód nagyban segítené a közösségi jogszabályok átláthatóságát, érthetőségét és elfogadottságának növelését.

⁽¹⁾ Olyan önálló termék, amely beépül más termékbe, de önállóan is használható.

3.5 Az EGSZB támogatja, hogy a Bizottság delegált jogkört kapjon a mellékletek módosításában azzal, hogy a módosítások esetében a véleményezési jogát megtarthassa és résztvevője lehessen annak a bizottsági munkának, amelyben a módosítások megfogalmazódnak.

3.6 Az EGSZB úgy látja, hogy a bizottság nem használta ki minden lehetőséget arra, hogy a lehető legszélesebb módon vonja be az érdekelteket a konzultációba, amikor csak angol nyelven tette lehetővé az írásos konzultációt. Az EGSZB elvárja a Bizottságtól, hogy a továbbiakban a kérdőívek minden érintett nyelven elérhetőek és kitölthetőek legyenek.

4. Speciális megjegyzések

4.1 Az EGSZB egyetért a vízi jármű kategóriák megjelölésével és általában a kivételekkel is.

4.1.1 Ugyanakkor felvetjük azt a kérdést, hogy a versenycélú járművek esetében is szabályozni kellene a kibocsátást valamilyen mértékben. Ez a technológiai fejlődést is jelentősen segítené. Indokolt lehet teljesítménykategóriánként kibocsátási szinteket generálni.

4.1.2 Kérdések merülnek fel a kereskedelmi célúság esetében is. Az EGSZB úgy gondolja, a biztonsági és a kibocsátási szabványok függetlenek a hajó igénybe vételi módjától.

4.1.3 Az EGSZB javasolja továbbá, hogy a nem motor meghajtású hajók is „expressis verbis” szerepeljenek a szabályozásban, hiszen azok biztonsági elvárásai nem különböznek a motorosokétól, még ha a technikai megoldások mások, de ez a normák szintjén nem jelentkezik.

4.2 Az EGSZB egyetért a szennyezőanyag kibocsátási normatívákkal, azok emelését támogatja. Fontosnak tartjuk azonban hangsúlyozni, hogy az Unió vállalásának megfelelően a továbbiakban ne követője legyen a követelmények fokozásának, hanem ösztönzője. Különösen az implementációs jelentésekben kellene ennek hangsúlyosan szerepelni, és a „committee procedure” egyik feladata lehetne, hogy ezen irányelvet összekösse az innovációs intézkedésekkel.

4.3 Az EGSZB egyetért továbbá azzal, hogy a hangszennyezésben a szigorítást a helyi szabályozásban kell erősíteni. Ugyanakkor ennek uniós számonkérésének lehetőségét meg kell teremteni a civil társadalom szereplőinek bevonásával.

4.4 Az EGSZB támogatja az átmeneti időket a piaci szereplők számára.

4.5 Az EGSZB támogatja a megfelelőségi intézményeket és reméli, hogy azok nem a bürokráciát növelik pusztán, hanem hatékonyan szolgálják a fogyasztó- és a környezetvédelem ügyét. Támogatja, hogy ilyen ügyekben nem megfelelő az önszabályozás és az érintett gazdasági szereplők bizottságainak tevékenysége, ugyanakkor konzultációs szerepüket erősíteni kell ezekben a folyamatokban.

4.5.1 Ehhez fel kell használni a legújabb információs technológiákat és erre a Bizottságnak ösztönöznie kell a tagállamokat.

4.6 Az EGSZB támogatja, hogy minden ebbe a kategóriába eső vízi jármű átessen a megfelelőségi eljárásokon, értve ezalatt a saját célra építetteket is.

Kelt Brüsszelben, 2011. december 8-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Staffan NILSSON

MELLÉKLET

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez

- a) A következő módosító indítványt, amelynél a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat több mint egynegyede volt, a vita során elutasították (az eljárási szabályzat 54. cikkének (3) bekezdése alapján):

1.4 pont

A következőképpen módosítandó:

Az EGSZB egyetért általában az irányelvtervezet részleteivel is. Ugyanakkor pontosításokat javasol az alábbi pontokon:

- Legyen egyértelműbb, hogy a biztonsági és a kibocsátási előírások minden vízre érvényesek, ~~nem csak a tengerekre.~~
- A biztonsági előírások minden érintett hajótípusra vonatkoznak.
- ~~A kismotorok esetében rövidebb átmeneti idő is lehetséges.~~
- A zajszennyezés esetében a helyi szabályozások uniós ellenőrzésének szigorítása.

Indokolás

Az európai bizottsági javaslat elején (indirekt módon), valamint más részeiben, például a jelzőfényekről szóló részben és az I. mellékletben (konkrétan) megtalálható meghatározások szerint a szabályok minden vízre érvényesek. Az európai bizottsági szöveg nem helyezi a hangsúlyt a tengerekre; úgy tűnik, ez csak az előadó értelmezése.

A módosító indítványról tartott szavazás eredménye:

Mellette: 69
Ellene: 78
Tartózkodott: 13

- b) A szekció véleményéből az alábbi szövegrészeket elutasították, hogy egy, a Közgyűlés által elfogadott módosítás kerülhessen a helyükbe, azonban a szavazók több mint egynegyede mellettük voksolt:

1.3 pont

A következőképpen módosítandó:

Az EGSZB méltányolja az Európai Bizottság szándékát az intézményrendszer hézagmentes és megfelelő működésének kialakítására. Ugyanakkor felveti, hogy valójában a leírtak olyan általános módon fogalmazottak, hogy bármely más árucikk esetében ugyanilyen eljárásokat, intézményeket kell alkalmazni. Az EGSZB úgy látja, hogy megérett az idő egy egységes fogyasztóvédelmi szabályozásra, amely ezeket az eljárásrendeket és intézményeket együttesen kezeli, így az ágazati szabályozás ténylegesen az ágazat ügyeit venné számba. Ez az eljárás mód nagyban segítené a közösségi jogszabályok átláthatóságát, érthetőségét és elfogadottságának növelését.

A módosító indítványról tartott szavazás eredménye:

Mellette: 73
Ellene: 70
Tartózkodott: 13

4.4 pont

A következőképpen módosítandó:

Az EGSZB támogatja az átmeneti időket a piaci szereplők számára. Indokolt lehet a kismotorok esetében egy vagy két további évet adni csak a javasolt három év helyett.

A módosító indítványról tartott szavazás eredménye:

Mellette: 78
Ellene: 49
Tartózkodott: 10