



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.7.26.  
SEC(2011) 959 végleges

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

**A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**Javaslat:**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a 2003/44/EK irányelvvel módosított, kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó  
tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló 94/25/EK  
irányelv módosításáról**

{COM(2011) 456 végleges}

{SEC(2011) 958 végleges}

## 1. A PROBLÉMA MEGHATÁROZÁSA

A kedvtelési célú vízi járművekről szóló 94/25/EK irányelv a sport- és szabadidőcélokra szolgáló vízi járművek uniós piacon történő forgalomba hozatalát szabályozza. Az irányelv alapvető biztonsági követelményeket határoz meg. A módosított 2003/44/EK irányelv a kedvtelési célú tengeri járműveket meghajtó motorok által termelt kipufogógázok – különösen a szénhidrogének (HC), a nitrogénoxidok (NOx) és a részecskék –, valamint a járművek zajkibocsátása tekintetében különleges követelményeket vezetett be.

Jóllehet a kedvtelési célú vízi járművek részesedése az EU teljes légszennyezésében más szennyezőanyag-forrásokhoz viszonyítva csekély, bizonyos csúcsidejakban (nyáron) bizonyos területeken (különösen tavakon és egyes tengerpartokon) jelentős lehet. Ezek a területeken különösen az NOx-koncentráció lépheti túl a környezetminőségi előírásokat (a továbbiakban EQS).

A kedvtelési célú vízi járművek gyártóinak túlnyomó többsége az Európai Unió és az Egyesült Államok piacán tevékenykedik, és a kedvtelési célú tengeri járműveket meghajtó motorok világszintű eladásainak kétharmadát e két piacon valósítják meg. A kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó egyesült államokbeli jogszabályok szigorúbbak a hatályos uniós szabályoknál. Egyes uniós tagállamok a vízi járművekre vonatkozó sebességkorlátozások vagy tilalmak meghatározott területeken helyi (nemzeti) szintű intézkedésként történő bevezetésével tettek erőfeszítéseket a kedvtelési célú vízi járművek kibocsátásainak csökkentése érdekében. A környezet hatékonyabb védelme, a kedvtelési célú vízi járművek globális piacának biztosítása, valamint annak megakadályozása érdekében, hogy az egyedi nemzeti megoldások a belső piac széttagolódásához vezessenek, értékelni kell, hogy szükséges-e a kipufogógáz- és zajkibocsátás szabályozásának uniós szintű szigorítása. Ezzel egyidejűleg figyelembe kell venni a kkv-k kiszolgáltatott helyzetét, mivel a kedvtelési célú vízi járművek ágazatát nagyrészt kis- és középvállalkozások alkotják (az e területen működő vállalkozások több mint 95%-a kkv).

## 2. A SZUBSZIDIARITÁS ELEMZÉSE

A javaslat tiszteletben tartja a szubszidiaritás elvét, mivel az irányelv eleve harmonizálja a kedvtelési célú vízi járművek forgalomba hozatalát, a tagállamok pedig egyedileg nem tehetnek intézkedéseket a biztonsági követelmények, valamint a kipufogógáz- és zajkibocsátás korlátozására irányuló követelmények tekintetében.

## 3. CÉLKITŰZÉSEK

E kezdeményezés általános célkitűzése a kedvtelési célú vízi járművek környezeti teljesítményének további javítása, és ezáltal a környezet és az emberi egészség hatékonyabb javítása, továbbá ezzel egyidejűleg az Unió fő kereskedelmi partnereivel egyenlő szabályozási feltételek, valamint a kedvtelési célú vízi járművek belső piaca zavartalan működésének biztosítása.

<b>ÁLTALÁNOS</b>	<b>KÜLÖNÖS</b>	<b>OPERATÍV</b>
------------------	----------------	-----------------

<p>A környezet és az emberi egészség védelme.</p>	<p>A kedvtelési célú vízi járművek környezeti teljesítményének javítása.</p>	<p>A kipufogógáz-kibocsátási határértékek felülvizsgálata.</p> <p>A zajkibocsátási határértékek felülvizsgálata.</p> <p>A kedvtelési célú vízi járművek biztonsági jellemzőinek felülvizsgálata.</p>
<p>A belső piac működésének javítása.</p>	<p>A belső piac a kedvtelési célú vízi járművek tulajdonságaira vonatkozó eltérő nemzeti követelmények okozta széttagolódásának megelőzése.</p>	<p>A kipufogógáz-kibocsátási határértékek felülvizsgálata.</p>
	<p>A kiszolgáltatott vállalkozások (különösen a kkv-k) megóvása attól, hogy piaci helyzetük romoljon és esetleges munkahely-megszűnésekkel szembesüljenek az új jogszabályoknak történő megfelelés következtében.</p>	<p>Enyhítő intézkedések bevezetése a kedvtelési célú vízi járművekkel foglalkozó legkiszolgáltatottabb európai piaci szereplők (kkv-k) számára.</p>
	<p>A jogbiztonság biztosítása a kedvtelési célú vízi járművek uniós iparága, valamint a polgárok számára.</p>	<p>A kedvtelési célú vízi járművekről szóló irányelv összehangolása az új jogi kerettel.</p>
<p>A kibocsátási határértékek világszintű közelítésének előmozdítása.</p>	<p>A különböző szabályozási rendszerekből eredő megfelelési többletköltségek csökkentése.</p>	<p>A kipufogógáz-kibocsátási határértékek felülvizsgálata.</p>

--	--	--

#### **4. SZAKPOLITIKAI LEHETŐSÉGEK**

A fenti célkitűzések eléréséhez lehetőségek széles körét vettük figyelembe. Egyes lehetőségeket – például a kipufogógáz-kibocsátás önszabályozása (önkéntes iparági kódex) vagy a meglévő uniós fellépés az irányelvben meghatározott kipufogógáz- és zajkibocsátási határértékek hatályon kívül helyezése általi beszüntetése, valamint kizárólag jelölési követelmény alkalmazása – már a korai szakaszban elvetettünk, mivel azok nyilvánvalóan alkalmatlanok az azonosított problémák megoldására. A következő lehetőségeket tartottuk meg további elemzésre:

##### **A. Motorokra vonatkozó kipufogógáz-kibocsátási határértékek**

###### **1. lehetőség – nem történik semmilyen változás**

Az irányelvben meghatározott, jelenlegi kipufogógáz-kibocsátási határértékek hatályosak maradnak.

###### **2. lehetőség – szigorúbb kipufogógáz-kibocsátási határértékek (II. szint)**

Értékeljük a kipufogógáz-kibocsátási határértékek új, II. szintje bevezetésének lehetőségét. Öt lehetséges forgatókönyvet elemeztünk. Az 1. forgatókönyv a benzinmotorokra (szikragyújtásos motorokra) vonatkozó összes, I. szintű határérték harmonizációján alapul, és összehangolja a dízelmotorokra (kompressziós gyújtású motorokra) vonatkozó határértékeket a nem közúti mozgó gépekről szóló 97/68/EK irányelvben meghatározott, meglévő szabályokkal. A 2–4. forgatókönyv a szikragyújtásos motorokra vonatkozó határértékeknek az egyesült államokbeli szabványokkal, valamint a kompressziós gyújtású motorokra vonatkozó határértékeknek a nem közúti mozgó gépekről szóló uniós irányelvvel különböző mértékű szigorúság mellett történő összehangolását érinti. Az 5. forgatókönyv a szikragyújtásos, valamint a kompressziós gyújtású motorokra vonatkozó határértékeket harmonizálja az egyesült államokbeliekkel. Legalkalmasabbként az 5. forgatókönyvet választottuk ki további értékelésre, és ez lett a 2. lehetőség a hatáselemzésben.

###### **3. lehetőség – szigorúbb kipufogógáz-kibocsátási határértékek (II. szint), az iparág számára bevezetett enyhítő intézkedésekkel összekapcsolva**

Ez az lehetőség a 2. lehetőségen alapul, azonban további 3, a magasabb kibocsátási határértékek kedvezőtlen gazdasági és társadalmi hatásainak enyhítésére irányuló további részlehetőségre tagolható.

###### **3.1. lehetőség – rugalmas végrehajtási eljárás alkalmazása**

A szigorúbb kipufogógáz-kibocsátási szabályok hatásainak enyhítésére az egyik lehetséges lehetőség egy, a 97/68/EK irányelv 4. cikke szerinti rugalmas végrehajtási eljárás bevezetése. Ez lehetővé tenné a motorgyártók számára, hogy meghatározott, korlátozott számban a korábbi kibocsátási szintnek megfelelő, kedvtelési célú tengeri járműveket meghajtó motorokat hozzanak forgalomba az új kibocsátási határértékek hatálybalépését követően is.

### **3.2. lehetőség – átmeneti időszak alkalmazása valamennyi motorgyártó tekintetében (3 év)**

Ez az lehetőség az irányelv hatálybalépését követően hároméves átmeneti időszak biztosítását irányozza elő annak lehetővé tétele érdekében, hogy az iparág képes legyen hozzáigazítani a motorokat az új technológiákhoz. Ez az időszak az irányelv hatálybalépésének időpontjától kezdődne, azaz abból körülbelül két év átfedésben lenne az irányelv átültetési időszakával, és további egy év maradna a kiigazítások elvégzésére.

### **3.3. lehetőség – átmeneti időszak alkalmazása valamennyi motorgyártó tekintetében, továbbá egyedi átmeneti időszak alkalmazása azon motorgyártó kis- és középvállalkozások tekintetében, amelyek 15 kW vagy annál kisebb teljesítményű, szikragyújtásos külmotorokat hoznak forgalomba az uniós piacon (3+3 év)**

Ez az lehetőség a motorgyártók tekintetében általános enyhítő intézkedésként alkalmazott átmeneti időszakot ötvözi egy, a kkv-ket célzó egyedi intézkedéssel, ugyanis (a kkv-teszten) ezek bizonyultak a legkiszolgáltatottabbaknak a megfelelés költségei vonatkozásában.

## **B. Motorokra vonatkozó zajkibocsátási határértékek**

### **1. lehetőség – nem történik semmilyen változás**

Az irányelvben meghatározott, jelenlegi zajkibocsátási határértékek hatályosak maradnak.

### **2. lehetőség – szigorúbb zajkibocsátási határértékek**

A kedvtelési célú vízi járművek zajkibocsátását szabályozó jelenlegi uniós határértékek szigorodnának.

## **C. A kedvtelési célú vízi járművekről szóló irányelv összehangolása az új jogi kerettel**

A 765/2008/EK rendelet és a 768/2008/EK határozat elfogadásának következményeként a kedvtelési célú vízi járművekről szóló irányelvet összhangba kell hozni az új jogi keret elveivel. Ez alapvetően a gazdasági szereplőket terhelő kötelezettségeknek, a megfelelőségértékelő szervezetek és piacfelügyeleti hatóságok hatáskörének, új megfelelőségértékelési moduloknak, valamint a CE-jelölés jogállásának belefoglalását jelenti.

## **5. HATÁSELEMZÉS**

### **A. A szigorúbb kipufogógáz-kibocsátási határértékek hatása**

#### **1. lehetőség – a határértékek nem változnak**

Ezen lehetőség hatásaival kapcsolatban elsősorban két dolog ad okot aggodalomra: az egyik környezetvédelmi, a másik kereskedelmi jellegű. Egyrészt az NO<sub>x</sub>-koncentrációk a tengerparti jachtkikötőkben rövidtávon túlléphetik a környezetminőségi előírásokat. A jelenlegi határértékek alkalmazásának folytatása egyúttal arra sarkallhatná a motorgyártókat, hogy az egyesült államokbeli szabványoknak megfelelő tisztább, ugyanakkor drágább motorok helyett az I. szintnek megfelelő, magasabb szennyezőanyag-kibocsátású motorokat szereljenek fel. Másrészt ez az lehetőség a különféle, sebességkorlátozásokra stb. vonatkozó

regionális szabályozások elfogadásának valószínűsége miatt maga után vonja a belső piac széttagolódásának kockázatát.

## 2. lehetőség – a kipufogógáz-kibocsátási határértékek II. szintje

A kipufogógáz-kibocsátási szinteknek a kedvtelési célú tengeri járműveket meghajtó motorokra vonatkozó uniós és egyesült államokbeli határértékek összehangolása céljából történő korlátozása környezeti javulást eredményezne, ugyanakkor magas megfelelési költségeket vonna maga után a motorgyártók részéről.

### *Az évente elkerült kár értéke az 1. lehetőséghez viszonyítva*

	Károkon elért átlagos éves megtakarítás (M€) / kibocsátások tonnában (NOx)	Károkon elért átlagos éves megtakarítás (M€) / kibocsátások tonnában (részecskék)
<b>2. lehetőség – II. szint</b>	9,5 M€–45,5 M€	3,2 M€–18,2 M€

### *Becsült éves megfelelési összköltség*

	Kompressziós gyújtású motorok	szikragyújtásos motorok
<b>2. lehetőség – II. szint</b>	5,7 M€–19 M€	5,1 M€–10,6 M€

## 3. lehetőség – a kipufogógáz-kibocsátási határértékek II. szintje, a motorgyártók részére biztosított különböző enyhítő intézkedésekkel összekapcsolva

A szigorúbb kibocsátási szabványoknak történő megfelelés többletköltségeket von maga után. Éppen ezért értékeltük a gazdasági és társadalmi költségek csökkentésére irányuló intézkedéseket.

### *3.1. lehetőség – rugalmas végrehajtási eljárás alkalmazása*

A rugalmas végrehajtási eljárás alkalmazását nem tartottuk fenn. Az eljárást olyan különleges helyzetekre alakították ki, amelyekben az eredetiberendezés-gyártónak további átfutási időre van szüksége ahhoz, hogy a gépek terveit hozzáigazítsa az újonnan kifejlesztett motorokhoz, azonban a motorgyártónak mint olyannak nincs.

### *3.2. lehetőség – átmeneti időszak alkalmazása valamennyi motorgyártó tekintetében*

Az lehetőség célja – azaz hogy hároméves átmeneti időszakot biztosítson a gyártók számára – a Egyesült Államokban nyújtott rugalmasságot tükrözi, valamint azt az időszakot, amelyen belül a kipufogógáz-kibocsátási határértékek teljes mértékben alkalmazandóvá válnak az Egyesült Államokban. A motorgyártók többségének termelése már most meg kellene, hogy feleljen ezeknek a határértékeknek.

*Az évente elkerült kár értéke az 1. lehetőséghez viszonyítva*

	<b>Károkon elért átlagos éves megtakarítás (M€) / kibocsátások tonnában (NOx)</b>	<b>Károkon elért átlagos éves megtakarítás (M€) / kibocsátások tonnában (részecskék)</b>
<b>3.2. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak</b>	7,1 M€–34,2 M€	2,4 M€–13,7 M€

*Becsült éves megfelelési összköltség*

	<b>Kompressziós gyújtású motorok</b>	<b>Szikragyújtásos motorok</b>
<b>3.2. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak</b>	2 M€–8 M€	1,8 M€–5 M€

Az átmeneti időszak alkalmazása lehetővé teszi a társaságok számára, hogy enyhítsék a II. szintű határértékek kedvezőtlen gazdasági hatásait, ugyanakkor igazgatási szempontból sem jelent terhet. Elvégeztünk azonban egy kkv-tesztet, ugyanis fennállt annak a lehetősége, hogy az átmeneti időszak nem igazodik teljes mértékben a kkv-k különleges igényeihez.

A kkv-teszt alapján kiderült, hogy az új kibocsátási követelményeknek történő megfelelés további megfelelési és – részben – igazgatási költségeket von maga után. A kkv-k a nagyobb társaságokhoz képest nem rendelkeznek olyan mértékű likviditással és forrásokhoz való hozzáféréssel, hogy ezeket a beruházásokat finanszírozzák. Az érdekelt felekkel folytatott egyeztetések arra mutattak rá, hogy a kis teljesítményű szikragyújtásos motorokat gyártó kkv-k lesznek azok, amelyek komoly nehézségekkel fognak szembesülni a II. szintű határértékeknek történő megfelelés során. A kis teljesítményű (pl.  $P_N \leq 15$  kW), szikragyújtásos külmotorokat mindez azért érinti, mert nagy összegű befektetés szükséges olyan motor előállításához, amely megfelel a szigorúbb kibocsátási határértékeknek. Mivel a kis teljesítményű motorok alacsonyabb bevételeket generálnak, a megtérülési idő hosszabb, mint a nagy teljesítményű motorkategóriák esetén.

***3.3. lehetőség – átmeneti időszak alkalmazása valamennyi motorgyártó tekintetében, továbbá egyedi átmeneti időszak alkalmazása azon motorgyártó kis- és középvállalkozások tekintetében, amelyek 15 kW vagy annál kisebb teljesítményű, szikragyújtásos külmotorokat hoznak forgalomba az uniós piacon (3+3 év).***

Ezen enyhítő intézkedés becsült környezeti hatása évente mintegy 6,16 tonnával több HC+NOx kibocsátás, mint a 3.2. lehetőségben. Ez az éves HC+NOx összkibocsátás 0,015%-ának felelne meg. Ez az érték nem jelent számottevő különbséget a kedvtelési célú vízi járművek teljes éves kipufogógáz-kibocsátása szempontjából. A további hároméves átmeneti időszaknak köszönhetően a szikragyújtásos motorokat gyártó kis- és középvállalkozások nem kényszerülnek termelésük beszüntetésére. A szikragyújtásos motorokat gyártó kis- és középvállalkozások piaci részesedése világszinten mintegy 0,5%. Ebből kifolyólag az e gyártók számára biztosított további enyhítő intézkedés piacra gyakorolt hatása elhanyagolható.

*Az lehetőségek összehasonlítása*

	Éves átlagos változás a HC+NOx kibocsátás tekintetében (%)	Éves átlagos változás a részecske-kibocsátás tekintetében (%)	Éves átlagos változás a CO kibocsátás tekintetében (%)
<b>2. lehetőség – a határértékek II. szintje</b>	-26,51%	-45,08%	20,56%
<b>3.1. lehetőség – II. szint + rugalmas végrehajtási eljárás</b>	-23,96%	-28,20%	17,99%
<b>3.2. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak</b>	-19,88%	-33,81%	15,42%
<b>3.3. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak + a szikragyújtásos motorokat gyártó kkv-k részére biztosított egyedi időtartam</b>	-19,78%	-33,81%	15,36%

*Nettó gazdasági haszon (megtakarítás/költség elemzés)*

	Nettó haszon (M€)
<b>2. lehetőség – a határértékek II. szintje</b>	1,9 M€–34,1 M€
<b>3.1. lehetőség – II. szint + rugalmas végrehajtási eljárás</b>	4,8 M€–34,6 M€
<b>3.2. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak</b>	5,7 M€–34,9 M€
<b>3.3. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak + a szikragyújtásos motorokat gyártó kkv-k részére biztosított egyedi eltérés</b>	5,7 M€–34,8 M€

*Az egységekben mért éves társadalmi hatások összehasonlítása*

	Összes munkahely-megszűnés kompressziós gyújtású motorok esetén	Összes munkahely-megszűnés szikragyújtásos motorok esetén
<b>2. lehetőség – a határértékek II. szintje</b>	kevesebb, mint 100	kevesebb, mint 100
<b>3.1. lehetőség – II. szint + rugalmas végrehajtási eljárás</b>	kevesebb, mint 10	kevesebb, mint 100



<b>3.2. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak</b>	munkahelyek megszűnése valószínűtlen	kevesebb, mint 100
<b>3.3. lehetőség – II. szint + további átmeneti időszak + a szikragyújtásos motorokat gyártó kkv-k részére biztosított egyedi eltérés</b>	munkahelyek megszűnése valószínűtlen	munkahelyek megszűnése valószínűtlen

Alapvetően mindegyik lehetőség megfelel az általános célkitűzéseknek, ugyanis egyrészt a környezetbe jutó légszennyező anyagok mennyiségének csökkenését eredményezik, másrészt megteremtik az uniós piacon tevékenykedő motorgyártókra vonatkozó közös jogi keretet, harmadrészt pedig biztosítják a motorokból származó kibocsátásokra vonatkozó követelmények összehangolását az egyesült államokbeliekkel. A 2. lehetőség azonban nem felel meg kellőképpen azon különleges célkitűzésnek, miszerint a kiszolgáltatót kisvállalkozásokat meg kell óvni piaci helyzetük romlásától. A 3.3. lehetőség ezt figyelembe veszi.

A kkv-k szempontjából a 3.3. lehetőség jelenti a leghatékonyabb kompromisszumot a környezeti hatások, valamint a gazdasági és társadalmi veszteségek tekintetében. Éppen ezért ez lett az előnyben részesített lehetőség.

## **B. A motorokra vonatkozó zajkibocsátási határértékek hatása**

### ***1. lehetőség: A változatlan szakpolitika hatása***

A jelenlegi zajkibocsátási határértékek megtartása a zajkibocsátási határértékek harmonizációja révén garantálja a belső piac fenntartását, ugyanakkor megfelelési költség-megtakarítást is eredményez a társaságoknál, amelyeknek nem kell új technológiákba befektetniük az előírt kibocsátási határértékeknek történő megfelelés érdekében. Ez az lehetőség nagyobb környezeti előny elérését teszi lehetővé a személyre szabott, nemzeti intézkedések révén, amelyeket minden országon belül kifejezetten azokra a területekre alakítottak ki, amelyeken vízi járművek közlekednek.

A tagállamok nagyobb mozgásteret élveznének az olyan egyedi intézkedések kidolgozása terén, amelyek segítségével hatékonyan korlátozhatnák a zajkibocsátást, ugyanis a kedvtelési célú vízi járművek által kibocsátott zaj forrása nem kizárólag az azokban található motor.

### ***2. lehetőség: A szigorúbb zajkibocsátási határértékek hatása***

A vízi járművek által keltett zaj nem teljes mértékben a vízi jármű zajkibocsátásából származik, hanem több tényező együttes hatásának eredménye (a vízi jármű használata és sebessége, a motor által keltett zaj, a hajótest által keltett zaj, az adott területhez kapcsolódó szubjektív kritériumok, a zajnak kitett személy stb.). E tényezők súlya minden egyes vízi jármű esetében eltérő. Mivel az irányelv kizárólag a vízi járművek steril körülmények között mért zajkibocsátása kapcsán írhat elő intézkedést, a használókat és a közelben tartózkodókat ért zajnak csupán korlátozott forrását képes megváltoztatni. Mindössze egy tényező (például a motorok zajkibocsátása) korlátozása nem eredményezné a teljes zaj elvárt csökkenését, ugyanakkor magas megfelelési költségeket róna a gyártókra.

### ***A motorok által keltett zaj csökkentésével elérhető általános zajcsökkentés***

Motor típusa	A motor által keltett zaj csökkentése (dB)	A vízi jármű által keltett teljes zajból elért csökkentés (dB)
Külmotor, $P_N > 40$ kW	-6 / -8	-3
Külmotor, $10$ kW $< P_N < 40$ kW	-4 / -5	-3
Külmotor, $P_N > 10$ kW	-4 / -5	-3
Motoros vízi sporteszköz, $P_N > 40$ kW	-4 -3	-3 -2 / -1

### C. A kedvezési célú vízi járművekről szóló irányelvet az új jogi kerettel összehangoló intézkedések hatása

E hatás várhatóan túlnyomórészt kedvező lesz, mivel a horizontális rendelkezések tisztáznak bizonyos kérdéseket, amelyek jelenleg bizonytalanság tárgyát képezik. A jogbiztonság mindegyik fél számára előnyös: a gazdasági szereplők, a nemzeti és uniós igazgatási szervek és a fogyasztók számára egyaránt. A gazdasági szereplőkre vonatkozó bizonyos új kötelezettségek gazdasági hatást gyakorolhatnak a gazdaság szereplőit terhelő új költségek tekintetében.

## 6. NYOMON KÖVETÉS ÉS ÉRTÉKELÉS

Ennek elsődleges eszköze a tagállamok illetékes hatóságai által gyakorolt piacfelügyelet. A Bizottság az alábbiak alapján fog tudomást szerezni a kedvezési célú vízi járművekről szóló irányelv megfelelő alkalmazásával kapcsolatban felmerült problémákról:

- a tagállamok által a Bizottság részére rendszeresen megküldött jelentések,
- az ADCO-csoport ülései,
- A 765/2008/EK rendelet 23. cikkének keretében meghatározott információcsere-rendszerek,
- a megfelelőségértékelési szabályok közös alkalmazását koordináló bejelentett szervezetek csoportja.