

II

(Förberedande rättsakter)

EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar"

(2001/C 155/01)

Den 7 november 2000 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 14 mars 2001. Föredragande var Sergio Colombo.

Vid sin 380:e plenarsession den 28 mars 2001 antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 99 röster för en mot och en nedlagd röst.

1. Utgångspunkter och syften

1.1. Kommissionens förslag till ändring av direktiv 94/25/EG, som fullständigt trädde i kraft i juni 1998 efter en övergångsperiod på fyra år, är motiverat eftersom det är nödvändigt att vid ritning och konstruktion av fritidsbåtar följa harmoniserade bestämmelser om avgasutsläpp och buller från motorerna.

1.2. I förslaget återupptas de riktlinjer för miljöpolitik och hållbar utveckling som föreslogs under Europeiska rådets möte i Cardiff i juni 1998 och som rådet (industri) i november 1999 gjorde till sina i rapporten "Integrering av hållbar utveckling i Europeiska unionens industripolitik".

1.3. Eftersom det saknats initiativ på gemenskapsnivå har vissa medlemsstater fattat självständiga beslut om att i direktiv 94/25/EG införa en rad miljöaspekter. Mot bakgrund av detta verkar det nödvändigt att genomföra en snabb harmonisering för att motverka att enskilda nationella initiativ blir till handelshinder och kränker principen om fri rörlighet för varor.

1.4. Även om föroreningarna från fritidsbåtar närmast är marginella i relation till de samlade utsläppen, har de betydelse för luftkvaliteten i områden med hög koncentration av sådana båtar. Utsläppen består nämligen av kolväten och kväveoxider, som är kända ozonprekursorer.

1.5. Den andra faktor som tas upp i förslaget, bullret, är en av de negativa effekter som uppmärksammas mest. Många medborgare anser just att buller som förorsakas av trafik, industrier och fritidsaktiviteter är det största lokala miljöproblemet. Det buller som främst orsakas av vattenskotrar har en särskild betydelse på grund av att dessa fordon rör sig upp och ner och hoppar på vågorna, vilket gör bullret ännu mer störande och ibland till och med outhärdligt.

1.6. Båda faktorerna påverkar även floran och faunan negativt när fordonen förs fram i avlägsna områden som fungerar som häckningsplatser och parningsplatser för vilda djur.

1.7. Det problem som tas upp i direktivet är mycket omfattande eftersom stränderna till de farbara sjöarna och floderna i EU och närliggande länder (såsom Schweiz och Liechtenstein) täcker en så stor yta och det stora beståndet med fritidsbåtar (se tabell 1) är konstant. Båtarna tillverkas av en industri som inom EU är viktig från teknik- och sysselsättningssynpunkt eftersom den står för 33 % av hela världsproduktionen.

Tabell 1

Båtbeståndet i Europa 1998

Segelbåtar:	821 506
Motorbåtar:	3 628 000
Gummibåtar:	170 000 (utöver dem som tillhör motorbåtar)
Vattenskotrar:	10 700
Totalt:	4 630 206

ICOMIA:s (International Council of Marine Industries Association) beräkningar

2. Kommissionens förslag

2.1. Med sitt förslag avser kommissionen att ändra direktiv 94/25/EG och erkänner därmed behovet av att på gemenskapsnivå reglera avgasutsläpp och buller från fritidsbåtar.

2.2. Förslaget grundar sig på artikel 95 i fördraget (inre marknaden), eftersom det syftar till att garantera att ett harmoniserat förfarande tillämpas inom EU när det gäller de väsentliga konstruktionskrav för vattenskotrar som ligger inom direktivets behörighetsområde.

2.3. Det viktigaste syftet med ändringarna är att tillämpa en harmoniserad lagstiftning för avgasutsläpp och buller från sådana fordon, genom att införa jämförbara krav i form av förfaranden för bedömning av överensstämmelse. Det slutgiltiga målet är att tillhandahålla hälsoskydd och garantier för medborgarnas välbefinnande, och att motverka handelshinder så att den inre marknaden kan fungera korrekt.

2.4. Om kraven i de olika nationella regelverken skiljer sig mycket åt, skulle tillämpningen av dem kunna utgöra ett handelshinder och man skulle inte kunna garantera ett enhetligt hälsoskydd på gemenskapsnivå.

2.5. De nationella förordningarna om avgasutsläpp och buller från båtar är följande:

- Sjöfartsordningen för Bodensjön (etapp 1) av den 1 januari 1993.
- Sjöfartsordningen för Bodensjön (etapp 2) av den 1 januari 1996.
- Lagstiftningen för Brandenburg.
- Den svenska lagen som har skjutits upp i avvaktan på gemenskapsreglerna.

Det har även tagits initiativ i andra av EU:s medlemsstater, men de är för närvarande uppskjutna.

För att dessa förordningar skall kunna inriktas på ett gemensamt förfarande och garantera ett enhetligt skydd krävs ett direktiv som innebär en harmonisering på området avgasutsläpp och buller från båtar.

2.6. Kommissionens förslag är resultatet av en lång samrådsprocess under vilken alla parter som berörs av direktivet [medlemsstaterna, branschen, användarna och CEN⁽¹⁾] har hörts och har fått komma med kommentarer och krav i frågan. De insatser som föreslås är viktiga för en välfungerande inre marknad och för medborgarnas hälsoskydd, välbefinnande och livskvalitet, och genom att de förenar industripolitik och miljöskydd är de avsedda att ingå i den viktiga politiska process för hållbar utveckling som inletts i och med den senaste gemenskapslagstiftningen.

2.7. Med hänsyn till den tekniska och konstruktionsmässiga utvecklingen inom de företag som tillverkar fritidsbåtmotorer och inom båtindustrin, föreslår kommissionen att direktivet skall ge möjlighet att företa alla ändringar som är nödvändiga när det gäller tekniska aspekter och gränsvärden för avgasutsläpp, och att detta skall ske genom en "föreskrivande kommitté". Det underförstås dock att för alla andra ändringar av direktivet som ändrar dess syfte skall det formella förfarandet vara obligatoriskt.

2.8. Direktivet karakteriseras av förfarandena för bedömning av överensstämmelse. Man bör ha i åtanke att fritidsbåtindustrin till största delen består av små och medelstora företag som tillverkar små serier med olika båtmodeller, vilka dock har liknande tekniska egenskaper. För att minska kostnaderna för bedömning av överensstämmelse, samtidigt som de fastställda kraven uppfylls, har begreppet "referensbåtar" införts.

⁽¹⁾ Europeiska standardiseringsorganisationen.

2.9. Det skall utarbetas en förteckning över referensbåtar som efter ett test i enlighet med ISO 14509 visar sig uppfylla kraven. Förteckningen skall ligga till grund för en jämförelse med andra båtar, utifrån klara parametrar för största tillåtna avvikelse. Detta förslag skall ge branschen tillgång till ett förfarande för bedömning av överensstämmelse som utgör ett alternativ till modul Aa⁽¹⁾.

2.10. Från en strikt teknisk synpunkt fastställer direktivet gränsvärden för avgasutsläpp från motorer, beroende på den motoreffekt som tvåtakts ottomotorer, fyrtakts ottomotorer och förbränningsmotorer med kompressionständning har.

⁽¹⁾ Intern tillverkningskontroll med provningar (bilaga VI i direktivet).

Gränsvärdena för buller fastställs beroende på effekt och typ av motor och motorinstallation.

2.11. Testmetoderna överensstämmer fullständigt med följande standarder:

- ISO 8178 för avgasutsläpp⁽²⁾.
- ISO 14509 för buller⁽³⁾.

2.12. Kraven för avgasutsläpp fastställs enbart på grundval av varierande värden i förhållande till typ av framdrivning, vilket framgår av nedanstående tabell:

⁽²⁾ Standard för avgasutsläpp från förbränningsmotorer.

⁽³⁾ Standard för buller från förbränningsmotorer.

Tabell 2

Typ	Kolmonoxid $CO=A+B/P_N^n$ g/kWh			Kolväten $HC=A+B/P_N^n$ g/kWh			Kväveoxider NO_x g/kWh	Partikulärt material
	A	B	n	A	B	n		
Tvåtakts ottomotorer	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Ej tillämpligt
Fyrtakts ottomotorer	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Ej tillämpligt
Förbränningsmotorer med kompressionständning	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

Där A, B och n är konstanter enligt tabellen, är P_N motorns nominella effekt i kW och avgasutsläppen mäts i enlighet med den harmoniserade standarden.

2.13. Båtarnas bullernivåer fastställs också beroende på motorns effekt:

Tabell 3

Motorns effekt i kW	Maximal ljudtrycksnivå = L_{pASmax} i dB
$P_N < 10$	67
$10 < P_N < 40$	72
$P_N > 40$	75

P_N = motorns nominella effekt i kW vid nominellt varvtal och

L_{pASmax} = maximal ljudtrycksnivå uttryckt i decibel.

3. Allmänna kommentarer

3.1. Kommissionens förslag går i den riktning som ESK hela tiden önskat, dvs. att problem rörande miljö och livskvalitet skall sättas i fokus i alla lagstiftningsförslag på gemenskaps-

nivå som en grundläggande förutsättning för att en hög livskvalitet skall kunna uppnås. Dessutom är det särskilt positivt att kommissionen i god tid har involverat alla berörda parter, i syfte att samla in och följa upp synpunkter och att nå fram till en ståndpunkt som så många som möjligt delar. Därför kan man inte annat än instämma i direktivets allmänna mål. ESK har dock en rad synpunkter när det gäller vikten av att skydda de små och medelstora företagens marknad i förhållande till gemenskapens inre marknad och den yttre marknaden.

3.2. Man bör så långt det är möjligt standardisera provningsförfarandena och låta dem följa enhetliga metoder, särskilt i fråga om buller. Detta innebär att man när så är möjligt låter provningarna grunda sig på test som i allmänhet utförs i tillverkarens lokaler. Det är uppenbart att när det gäller konstellationen motorer/båtar uppnås detta mål lättast om man i möjligaste mån testat motorerna där de tillverkas i stället för när båten har riggats och sjösatts. När det gäller inombords- och utombordsmotorer (med den traditionella typen av avga-

sutsläpp) kan man förmoda att den färdiga båtens bulleregenskaper uppfyller kraven när motorn har genomgått förfarandena för bedömning av överensstämmelse med gott resultat och när den har installerats på båten enligt tillverkarens instruktioner (för närmare detaljer om den föreslagna ändringen se "Särskilda kommentarer" nedan).

3.3. I direktivet ställs kravet att på båtar som redan finns på marknaden innan direktivet träder i kraft skall motorn för framdrivning bytas ut eller genomgå omfattande förändringar, eftersom de nya bullerkraven inte bara är tillämpliga på nyttillverkade motorer utan även på båtar som redan är ute på marknaden.

3.4. Detta krav är svårt att tillämpa på redan tillverkade båtar, och det skulle dessutom ge två kontraproduktiva effekter:

- Båtar som redan finns på marknaden och har gamla motorer som inte uppfyller de nya avgaskraven underställs retroaktiva bestämmelser som är svåra att uppfylla för båten i dess helhet. Ägarna kan därför tänkas avstå från att byta ut motorerna även om de är i dåligt skick.
- Den sektor inom branschen som består av motortillverkare och verkstäder för motorinstallation — vilka ofta ägnar sig åt att installera nya motorer på båtar — skulle drabbas av stora förluster på grund av dessa krav.

3.5. Förfarandet är motiverat när det gäller installation av nya motorer med större effekt än de gamla. När det däremot är fråga om motorer med samma effekt kan det uppstå situationer när användaren väljer att behålla motorer som är i dåligt skick och orsakar stora föroreningar, vilket är negativt för den egna säkerheten och för miljön. Dessutom drabbas en viktig handelssektor bland de små och medelstora företagen, för vilken inte mindre än 40 % av omsättningen utgörs av installation av nya motorer (för närmare detaljer om den föreslagna ändringen se "Särskilda kommentarer" nedan).

3.6. Direktivet föreskriver obligatorisk tillämpning av tydligt definierade standarder, och båtindustrin består till största delen av små och medelstora företag för vilka kostnaden för ett certifieringsförfarande som skall utföras av tredje part (certifieringsorgan) blir alldeles för hög. Möjlighet att använda moduler för bedömning av överensstämmelse i form av självcertifiering (modul Aa eller A alltefter tillämplighet) bör därför ges (för närmare detaljer om den föreslagna ändringen se "Särskilda kommentarer" nedan).

3.7. Detta förslag skulle inte påverka kravens tekniska effektivitet eller förhindra att de uppfylldes, men det skulle bli lättare och mindre kostsamt för de små och medelstora företagen att uppfylla kraven.

3.8. ESK vill framhålla hur viktigt det är att följa den positiva tekniska utveckling som är ett resultat av forskningen om konstruktion och tillverkning av motorer i en vidare kontext. Därvid bör man ha en nära kontakt med storskalig produktionsverksamhet (se bilbranschen), eftersom motorer som används inom båtbranschen ofta anpassas för denna bransch först i ett senare skede.

3.9. Med beaktande av kravet på en databas för centraliserade uppgifter för "referensbåtar" hoppas ESK att man inom ramen för det fleråriga ramprogrammet 2002–2006 för forskning och utveckling överväger åtgärder till stöd för ett specifikt program.

4. Gemenskapens lagstiftningsprocess i förhållande till den internationella branschpolitiken

4.1. ESK instämmer i att det är viktigt att EU snarast möjligt får en särskild fritidsbåtlagstiftning både i fråga om avgasutsläpp och buller, och att denna lagstiftning innehåller harmoniserade skyldigheter och kriterier för överensstämmelse för alla medlemsstater, så att den kan bidra till en välfungerande inre marknad och till medborgarnas hälsa och välbefinnande.

4.2. När gemenskapslagstiftningen blir tillgänglig kan den bli en exakt referens inte enbart för länder som är på väg att ansluta sig till EU, utan även för de mest industrialiserade länderna inom sektorn (USA, Japan och Australien), där det fortfarande saknas en särskild lagstiftning för avgasutsläpp och buller från fritidsbåtar.

4.3. I detta sammanhang vill kommittén framhålla hur viktigt det är att kommissionen och alla organisationer som representerar sektorn samordnar sina insatser för att den framtida gemenskapslagstiftningen skall tillämpas av de internationella organen på internationell nivå, så att varje hinder för den fria konkurrensen kan förebyggas.

4.4. ESK anser att dessa organ först och främst bör hävda principen om att den ökning av sektorns produktionskostnader som de nya bestämmelserna leder till så långt möjligt skall kompenseras genom att miljön och medborgarnas välbefinnande gynnas och att lika villkor i den fria rörligheten för varor garanteras, och att denna ökning skall stimulera till forskningsprogram som är inriktade på mer miljövänliga motorer.

5. Särskilda kommentarer

5.1. Som det tidigare sagts under "Allmänna kommentarer" (se punkt 3.2 ovan) bör kraven för båtar med inombords- och utombordsmotorer med den traditionella typen av avgasutsläpp (dvs. med utsläppet inbyggt i aktern) anses vara uppfyllda om motorn har undergått de föreskrivna förfarandena för bedömning av överensstämmelse med gott resultat och har installerats ombord i enlighet med tillverkarens instruktioner.

5.2. Därför föreslås följande ändringar i direktivet:

- Artikel 1.1c (iv), bilaga I.C första stycket, bilaga I.C.1.1, bilaga I.C.2 första och andra stycket samt bilaga VI.B andra stycket: Lägg efter "utombordsmotorer" till "och inombords- och utombordsmotorer med inbyggt avgasutsläpp".
- Bilaga XV.3: Lägg efter "inombordsmotorer med drev" till "; och för inombords- och utombordsmotorer med inbyggt avgasutsläpp om den s.k. standardbåtsmetoden används".

5.3. För att klargöra de olägenheter som tas upp i "Allmänna kommentarer" (punkt 3.5), är det lämpligt att i fråga om installation av nya motorer klart skilja mellan utbyte av motorn och "omfattande motorförändringar". Det är logiskt att "omfattande motorförändringar" kräver nya kontroller, men om motorn byts ut skall det inte behövas några nya förfaranden för bedömning av överensstämmelse i fråga om buller.

5.4. Därför föreslås följande ändringar i direktivet:

- Artikel 1.3 e: Ersätt "innebär antingen en omfattande motorförändring eller utbyte av motorn för framdrivning till en annan motortyp eller annan storlek," med "innebär en omfattande motorförändring".

5.5. Utan att tillämpningen av bestämmelserna i direktivet påverkas föreslår ESK att man skall använda mindre betungande moduler för bedömning av överensstämmelse, eftersom den berörda branschen till största delen består av små och medelstora företag för vilka kostnaden för ett certifieringsförfarande som skall utföras av certifieringsorgan blir alldeles för hög.

5.6. ESK föreslår därför följande:

- Artikel 8.3 a: Låt även modul Aa tillämpas för avgasutsläpp när den harmoniserade standarden tillämpas, genom att satsen "medan den interna tillverkningskontroll med provningar (modul Aa) som föreskrivs i bilaga VI skall tillämpas när den harmoniserade standarden som omnämns i bilaga I.B avdelning 2 följs" läggs till.
- Bilaga VIII (modul C), punkt 4: Stryk den nya punkten om bedömning av överensstämmelse för avgasutsläpp. Stickkontroller för bedömningsmodul C krävs inte i andra direktiv och tas inte heller upp i direktiv 97/68/EG.

Bryssel den 28 mars 2001.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Göke FRERICHs