

**Ändrat 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 <sup>(1)</sup>**

(2002/C 51 E/19)

KOM(2001) 636 slutlig — 2000/0262(COD)

(Framlagt av kommissionen den 31 oktober 2001 enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

## 1. Ärendets gång

Förslaget överlämnat till rådet och Europaparlamentet (KOM(2000) 639 – 2000/0262(COD)) i enlighet med artiklarna 251.2 och 95 i fördraget: 12 oktober 2000

Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande: 28–29 mars 2001

Europaparlamentets yttrande vid den första behandlingen: 5 juli 2001

## 2. Syfte med kommissionens förslag

I förslaget införs harmoniserade bestämmelser om avgaser och buller från motorer på fritidsbåtar. Dessutom ingår ett antal ändringar av konstruktionskrav på sådana fritidsbåtar som omfattas av direktivet (t.ex. att vattenskotrar förs in under det ursprungliga direktivets räckvidd).

## 3. Kommissionens synpunkter på parlamentets ändringsförslag

### 3.1 Ändringsförslag som kommissionen godtar (nr 1, 6, 14, 18, 44, 22, 28, 29, 37, 39 och 41)

Ändringsförslagen 1, 6 och 39 godtas som lämpliga förtydliganden.

I ändringsförslag 22 undantas extrem väderlek, t.ex. orkan, från den väderlek som anges under båtkategori A. Den godtas som ett logiskt förtydligande.

Ändringsförslag 18 går ut på förenklade förfaranden för bullerprovning. I ändringsförslaget införs en alternativ metod för att styrka överensstämmelse med bullerkraven, så att kostnaderna för att följa kraven blir lägre för sådana småbåtstillverkare som tillverkar båtar med låg hastighet.

Ändringsförslag 28 är en logisk anpassning av det ursprungliga direktivet till teknikens utveckling. Det stämmer att flampunkterna för bensen- och dieselbränslen i bränsletankar på fritids-

båtar har kommit närmare varandra, och att uppdelningen med en flampunkt vid 55 °C inte längre äger berättigande.

Ändringsförslagen 14 och 29 är redaktionella förbättringar.

Ändringsförslagen 37 och 41 rör uppdelningen av inombordsmotorer i två kategorier. De godtas som den logiska följden av ändringsförslag 8, vilket godtas i princip.

I ändringsförslag 44 stryks hänvisningen till CE-märkning av motorer för vattenskotrar. Ändringen godtas eftersom motorn utgör en integrerad del av vattenskotern, varför det räcker att själva skotern är CE-märkt.

### 3.2 Ändringsförslag som kommissionen godtar delvis eller i princip (nr 43 (första delen), 3, 5, 7, 8, 10 (andra delen), 12, 13, 45 (första delen), 21, 23, 35 och 36)

Kommissionen kan godta den första delen av ändringsförslag 43 som en språklig förbättring.

Kommissionen kan godta den andra delen av ändringsförslag 10 om undantag från direktivförslagets bullerkrav för båtar som byggts för privat användning. Detta undantag bör kompletteras med en ny andra strecksats i artikel 1.2 c enligt följande: "båtar som byggs för privat användning, under förutsättning att de under en femårsperiod därefter inte släpps ut på gemenskapens marknad".

Kommissionen kan godta den första delen av ändringsförslag 45, där det anges vilka produkter som skall CE-märkas, eftersom det utgör ett förtydligande.

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 3, förutsatt att den sista meningen i det nya skäl 11a formuleras om enligt följande: "Införandet av åtgärder för hela EU kan övervägas vid översynen av detta direktiv, om så befinns lämpligt."

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 5, förutsatt att det förtydligas att framdrivningsmotorer som genomgår omfattande motorförändringar bör omfattas av det föreslagna direktivet med avseende på avgasutsläpp när de för första gången släpps ut på marknaden och/eller tas i bruk efter det att detta direktiv trätt i kraft.

<sup>(1)</sup> EGT C 62 E, 27.2.2001, s. 139.

Kommissionen kan även i princip godta ändringsförslag 7 om buller, förutsatt att det förtydligas att det föreslagna direktivet är tillämpligt på produkter som för första gången släpps ut på marknaden och/eller tas i bruk efter det att detta direktiv trätt i kraft.

När det gäller ändringsförslagen 5 och 7 bör förtydligandena anges i en särskild punkt d i artikel 1.1 enligt följande:

"för produkter som omfattas av artikel 1.1 a ii, 1 b och 1 c skall bestämmelserna i det här direktivet endast tillämpas om de för första gången släpps ut på marknaden och/eller tas i bruk efter det att det här direktivet trätt i kraft."

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 8, i vilket det införs en uppdelning av inombordsmotorer i två kategorier, nämligen sådana inbyggda avgassystem och sådana utan inbyggda avgassystem. Denna uppdelning ändrar inte det föreslagna direktivets syfte. Därför godtas ändringsförslaget förutsatt att artikel 1.1 c iv ändras enligt följande: "utombordsmotorer och inombordsmotorer med inbyggt avgassystem avsedda för installation i fritidsbåtar". För enhetlighetens och tydlighetens skull bör uppdelningen mellan de två motorkategorierna även införas i artikel 1.1 c i enligt följande: "fritidsbåtar, med inombordsmotorer utan inbyggt avgassystem eller inombordsmotorer med drev".

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 12 förutsatt att samma ändring som anges under ändringsförslag 10 genomförs även här.

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 13, i vilket det införs en uppdelning mellan utbyte av motorn, omfattande motorförändring och omfattande ombyggnad av en båt. Dessutom stryks ordet "antingen" och frasen "eller utbyte av motorn för framdrivning till en annan motortyp eller annan storlek" från artikel 1.3 e.

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 21 (kopplat till ändringsförslag 46 nedan) när det gäller möjlighet att införa en ytterligare etapp med gränsvärden för utsläpp. Det kan gå att enas om en lämplig metod, om möjligheterna att ytterligare sänka gränsvärdena för utsläpp undersöks i den rapport som avses i artikel 2 i kommissionens förslag.

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 23, förutsatt att bilaga I, avsnitt 2.1, ändras enligt följande:

— Rubriken bör lyda: "Identifiering av båten"

— Inledningen bör lyda: "Varje båt skall vara märkt med ett identitetsnummer med följande uppgifter".

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag 35, i vilket det införs en alternativ metod för att styrka överensstämmelse

med bullerkraven. Kommissionen vill dock ytterligare granska de föreslagna gränsvärdena.

Av samma anledning kan kommissionen i princip godta ändringsförslag 36 om definition av de formler som anges i ändringsförslag 35.

3.3 *Ändringsförslag som kommissionen inte godtar (nr 2, 4, 9, 10 (första delen), 11, 15, 16, 17, 20, 24, 30, 31, 33, 34, 38, 40, 42, 43 (andra delen), 45 (andra delen), 46 och 48)*

Ändringsförslag 2 innebär att andra åtgärder för minskning av utsläpp måste följas, vilket strider mot kommissionens initiativ-rätt och därför inte kan godtas.

Ändringsförslagen 4 och 16 förutsätter att bestämmelserna för kommittéförfarandet stryks, och strider därför mot principerna för kommissionens genomförandebefogenheter. Kommissionen vidhåller sin uppfattning att inrätta en föreskrivande kommitté enligt rådets beslut 1999/468/EG, som skall ge kommissionen råd om åtgärder som rör ändringar av de tekniska bestämmelserna. Ändringsförslagen kan därför inte godtas, särskilt inte med hänsyn tagen till kommissionens synpunkter vid ändringsförslag 21 om möjligheterna att överväga ytterligare etapper med gränsvärden för emissioner.

Enligt ändringsförslag 9 skall ångbåtar undantas från direktiv 94/25/EG. Detta är ett helt nytt problem och det stöds inte av tillräckligt underlag. Ändringsförslaget kan därför inte godtas.

I ändringsförslag 10 (första delen) undantas motorer på båtar byggda för privat användning från tillämpliga avgaskrav. Eftersom ansvaret för provning i fråga om avgaser ligger hos motortillverkaren och inte båtbyggaren kan denna del av ändringsförslaget inte godtas.

Ändringsförslag 11 innehåller en mer allmän definition av veteranmotorer, som strider mot kommissionens förslag att endast undanta veteranmotorer av unik konstruktion som är monterade på en veteranbåt. Kommissionen anser att egenskaperna hos repliker av motorer, om sådana monteras på nya båtar, är helt ovidkommande och att ett mer allmänt undantag riskerar att snedvrider marknaden. Ändringsförslaget kan därför inte godtas.

Ändringsförslag 15 innebär strängare nationella gränsvärden på vissa inre vattenvägar. Målet med kommissionens förslag är inte att reglera användningen av båtar och motorer i enskilda inlandsvatten på nationell nivå. Detta är medlemsstaternas behörighet i enlighet med subsidiaritetsprincipen. Ändringsförslaget kan därför inte godtas.

Ändringsförslag 17 bygger på självcertifiering eller begränsat ingripande av tredje man vid bedömning av om vattenskotrar överensstämmer med konstruktionskraven i kommissionens förslag. Kommissionen har avvisat detta ändringsförslag.

Enligt ändringsförslag 20 skall kommissionen två år efter det att det föreslagna direktivet trätt i kraft lägga fram ett förslag till ett nytt direktiv om hur och när ett system för kontroll av överensstämmelsen skall utformas. Detta ändringsförslag kan inte godtas, eftersom det strider mot kommissionens initiativrätt.

Ändringsförslag 24 avvisas av kommissionen för att undvika en alltför restriktiv formulering.

Ändringsförslag 30 kräver strängare avgaskrav för miljömässigt känsliga vatten. Detta ändringsförslag strider mot kommissionens avsikt att fastställa enhetliga standarder i hela EU och undvika en splittrad marknad. Det kan därför inte godtas.

Ändringsförslag 31 hänvisar till ett annat EG-direktiv än det som anges i kommissionens förslag för det referensbränsle som skall användas för dieselmotorer. Eftersom både bensin- och dieselbränslen omfattas av samma direktiv, dvs. 98/69/EG enligt kommissionens förslag, är detta ändringsförslag inte motiverat och kan därför inte godtas.

Ändringsförslagen 33 och 34 rör den (för kommissionen godtagbara) uppdelningen av inombordsmotorer i två kategorier. De avvisas dock eftersom denna uppdelning inte är nödvändig i just denna del av förslaget till direktiv (bilaga A, punkt 6, bilaga I.C) eftersom alla inombordsmotorer skall uppfylla bullerkraven.

Enligt ändringsförslag 38 skall gnistskyddad utrustning endast avse bensinmotorer. Detta ändringsförslag kan inte godtas eftersom antändningsrisk föreligger i all slags utrustning, både för bensin och diesel.

Ändringsförslag 40 innebär en ny tolkning av direktiv 94/25/EG, som inte är helt motiverad. Det kan därför inte godtas.

Ändringsförslag 42 inför en ny bestämmelse som inte är korrekt. Den som tillverkar inombordsmotorer med inbyggda avgassystem måste i likhet med den som tillverkar utombordsmotorer anbringa CE-märkning, men får inte utfärda en deklaration om överensstämmelse. Ändringsförslaget kan därför inte godtas.

Ändringsförslag 43 (andra delen) tillåter att strängare gränsvärden för vissa inre vattenvägar fastställs på nationell nivå. Det avvisas som stridande mot andemeningen i kommissionens förslag, nämligen att fastställa enhetliga bestämmelser i hela EU.

Ändringsförslag 45 (andra delen), om förklaring från tillverkaren eller dennes representant, är överflödigt och kan därför inte godtas. Bestämmelser om detta finns redan i artikel 1.2, avseende artikel 4.3a, och artikel 1.13, bilaga XV.3.

Ändringsförslag 46 innebär ändringar i definitionen av båtkategori D. Det finns inte mycket som tyder på att just dessa tekniska ändringar skulle förbättra tillämpningen av direktiv 94/25/EG. Ändringsförslaget godtas därför inte.

I ändringsförslag 48 stryks avvikelser på 3 dB för enheter som består av två eller flera motorer. Ändringsförslaget avvisas därför att de planerade gränsvärdena visserligen är tekniskt genomförbara för enmotoriga båtar, men att det är omöjligt för enheter med två eller flera motorer att klara samma bullergränser.

#### 4. Ändrat förslag

I enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget ändrar kommissionen sitt förslag enligt ovanstående.