



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0213/2012

26.6.2012

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

Sprawozdawca: Malcolm Harbour

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

| | Strona |
|---|---------------|
| PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO..... | 5 |
| UZASADNIENIE | 36 |
| OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI | 41 |
| OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI | 46 |
| PROCEDURA..... | 57 |

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2011)0456),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0212/2011),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 8 grudnia 2011 r.¹,
 - zgodnie z art.55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Transportu i Turystyki (A6-0213/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 6 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Decyzja Nr 768/2008/WE Parlamentu

(6) Decyzja Nr 768/2008/WE Parlamentu

¹ Dz.U. C 43 z 15.2.2012, s. 30.

Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu ustanawia wspólne zasady i przepisy odniesienia dla celów prawodawstwa oparte na zasadach nowego podejścia. Aby zapewnić spójność z innym prawodawstwem sektorowym dotyczącym produktów, należy dostosować niektóre przepisy niniejszej dyrektywy do tej decyzji, o ile szczególny charakter sektora nie wymaga odmiennego rozwiązania. W związku z tym niektóre definicje, ogólne obowiązki podmiotów gospodarczych, domniemanie zgodności, **formalne zastrzeżenia do norm zharmonizowanych**, zasady oznakowania CE, wymagania wobec organów oceny zgodności i procedury związane z notyfikacją oraz przepisy dotyczące procedur postępowania z produktami stanowiącymi ryzyko powinny być dostosowane do tej decyzji.

Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu ustanawia wspólne zasady i przepisy odniesienia dla celów prawodawstwa oparte na zasadach nowego podejścia. Aby zapewnić spójność z innym prawodawstwem sektorowym dotyczącym produktów, należy dostosować niektóre przepisy niniejszej dyrektywy do tej decyzji, o ile szczególny charakter sektora nie wymaga odmiennego rozwiązania. W związku z tym niektóre definicje, ogólne obowiązki podmiotów gospodarczych, domniemanie zgodności, zasady oznakowania CE, wymagania wobec organów oceny zgodności i procedury związane z notyfikacją oraz przepisy dotyczące procedur postępowania z produktami stanowiącymi ryzyko powinny być dostosowane do tej decyzji. **Rozporządzenie (UE) nr [.../...] Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie normalizacji europejskiej¹* przewiduje procedurę sprzeciwu wobec norm zharmonizowanych w przypadku, gdy normy takie nie spełniają w całości wymogów niniejszej dyrektywy.**

¹ Dz.U. L ...

* Dz.U.: proszę podać numer, datę i nr Dz.U. tego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Poprawka powiązana z poprawkami M. Harboura skreślającymi część art. 15 i 33.

Poprawka 2 Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 8 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Należy również sformułować definicje „jednostki pływającej zbudowanej na własny użytek” i „prywatnego importera”,

Poprawka

(8) Należy również sformułować definicje „jednostki pływającej zbudowanej na własny użytek” i „prywatnego importera”,

specyficzne dla tego sektora, aby ułatwić zrozumienie i jednolite stosowanie niniejszej dyrektywy.

specyficzne dla tego sektora, aby ułatwić zrozumienie i jednolite stosowanie niniejszej dyrektywy. **Konieczne jest rozszerzenie obecnej definicji „silnika napędowego”, by objęła ona również innowacyjne rozwiązania napędowe.**

Uzasadnienie

Konieczność wprowadzenia zmian do definicji „silnika napędowego” wynika z wprowadzenia na rynek nowych systemów hybrydowych oraz innych systemów, które mogą zostać wprowadzone na rynek w przyszłości.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 20 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(20a) W przypadku silników dostosowanych do funkcjonowania na morzu, gdy oryginalny silnik jest już objęty homologacją typu zgodnie z dyrektywą 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach¹ lub dyrektywą 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach², producenci powinni móc polegać na dowodzie zgodności wydanym przez oryginalnego

producenta silnika, jeżeli dostosowania te nie zmieniły właściwości silnika pod względem emisji spalin. Należy też odpowiednio dostosować definicję producenta w niniejszej dyrektywie, by wyjaśnić, co wchodzi w zakres „produkcji”.

¹ Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1.

² Dz.U. L 275 z 20.10.2005, s. 1.

Uzasadnienie

Poprawka powiązana z poprawką M. Harboura do art. 3 ust. 1 punkt 13. Producenci, którzy dostosowują silniki do funkcjonowania na morzu, kolokwialnie zwani „marynistami”, uprzednio doświadczali niepewności prawnej co do certyfikacji silników. Dostosowanie definicji producenta w niniejszej dyrektywie gwarantuje, że dwuznaczność, z którą muszą obecnie mierzyć się maryniści, którzy nie zmieniają właściwości silnika pod względem emisji spalin, mogą od chwili bieżącej jednoznacznie polegać na wykorzystaniu dowodu zgodności wydanego przez oryginalnego producenta silnika.

Poprawka 4 **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Punkt 21 preambuły**

Tekst proponowany przez Komisję

(21) Warianty dalszego ograniczania granicznych wielkości emisji spalin z silników rekreacyjnych jednostek pływających poddano ocenie w sprawozdaniu w sprawie możliwości dalszej poprawy właściwości silników rekreacyjnych jednostek pływających dotyczących środowiska naturalnego, przedkładanym na mocy art. 2 dyrektywy 2003/44/WE zmieniającej dyrektywę 94/25/WE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających. W sprawozdaniu tym stwierdzono, że należy ustanowić surowsze graniczne wielkości emisji niż te ustanowione w dyrektywie 2003/44/WE. Graniczne wielkości emisji powinny zostać ustanowione na poziomie, który odzwierciedla rozwój technologiczny czystszych technologii silników jednostek

Poprawka

(21) Warianty dalszego ograniczania granicznych wielkości emisji spalin z silników rekreacyjnych jednostek pływających poddano ocenie w sprawozdaniu w sprawie możliwości dalszej poprawy właściwości silników rekreacyjnych jednostek pływających dotyczących środowiska naturalnego, przedkładanym na mocy art. 2 dyrektywy 2003/44/WE zmieniającej dyrektywę 94/25/WE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających. W sprawozdaniu tym stwierdzono, że należy ustanowić surowsze graniczne wielkości emisji niż te ustanowione w dyrektywie 2003/44/WE. Graniczne wielkości emisji powinny zostać ustanowione na poziomie, który odzwierciedla rozwój technologiczny czystszych technologii silników jednostek

plywających i który umożliwia rozwój w kierunku harmonizacji granicznych wielkości emisji spalin na całym świecie. Graniczne wielkości emisji CO należy jednak zwiększyć, aby umożliwić znaczne ograniczenie innych zanieczyszczeń powietrza przy jednoczesnym zapewnieniu proporcjonalności kosztów osiągnięcia zgodności.

plywających i który umożliwia rozwój w kierunku harmonizacji granicznych wielkości emisji spalin na całym świecie. Graniczne wielkości emisji CO należy jednak zwiększyć, aby umożliwić znaczne ograniczenie innych zanieczyszczeń powietrza przy jednoczesnym zapewnieniu proporcjonalności kosztów osiągnięcia zgodności. **Zaproponowane graniczne wielkości emisji tlenku węgla są częścią strategii zmierzającej do osiągnięcia jak najbardziej rygorystycznego ogólnego zmniejszenia emisji, odzwierciedlenia technologicznej wykonalności oraz do jak najszybszego ich wdrożenia, przy jednoczesnym zapewnieniu akceptowalnego poziomu oddziaływania społeczno-ekonomicznego na ten sektor gospodarki.**

Uzasadnienie

Komisja przeprowadziła wyczerpujące konsultacje przed określeniem granicznych wielkości emisji spalin zawartych w jej wniosku, które są powszechnie akceptowane przez wszystkie kluczowe podmioty i stanowią najlepszy kompromis na rzecz zmniejszenia zanieczyszczenia.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 22 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(22) W zależności od kategorii paliwa i mocy należy stosować cykle badań silników urządzeń morskich opisane w odpowiedniej normie ISO.

Poprawka

(22) W zależności od kategorii paliwa i mocy należy stosować cykle badań silników urządzeń morskich opisane w odpowiedniej normie ISO. **Należy opracować cykle badawcze dla wszystkich silników spalinowych, które są częścią układu napędowego, w tym również dla silników hybrydowych.**

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka zmienia tekst poprawki nr 4 z projektu sprawozdania i dodatkowo obejmuje poprawkę nr 3 z projektu sprawozdania, którą sprawozdawca zamierza w związku z tym wycofać, a zważywszy na powiązanie z poprawką nr 10 z projektu sprawozdania, która

pozostaje niezmieniona, prowadzi do odpowiedniego wyjaśnienia, że zasilacze wykorzystywane w seryjnych układach hybrydowych są faktycznie objęte zakresem niniejszej dyrektywy.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 26 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(26) Zgodnie z zasadą pomocniczości przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny naruszać kompetencji państw członkowskich do wprowadzania wymagań, które uznają za konieczne, dotyczących nawigacji na niektórych szlakach wodnych w celu ochrony środowiska naturalnego, budowy szlaków wodnych i zapewniania na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że przepisy te nie wymagają modyfikacji jednostek pływających niezgodnych z niniejszą dyrektywą.

Poprawka

(26) Zgodnie z zasadą pomocniczości przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny naruszać kompetencji państw członkowskich do wprowadzania wymagań, które uznają za konieczne, dotyczących nawigacji na niektórych szlakach wodnych w celu ochrony środowiska naturalnego, budowy szlaków wodnych i zapewniania na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że przepisy te nie wymagają modyfikacji jednostek pływających niezgodnych z niniejszą dyrektywą ***oraz że są uzasadnione i stosowne do zamierzonego celu. Komisja powinna ułatwić wymianę najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w sprawie stosowania art. 5 niniejszej dyrektywy przez ustanowienie odpowiedniego systemu takiej wymiany.***

Uzasadnienie

Sprawozdawca jest zdania, że wymiana poglądów na temat najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w sprawie stosowania art. 5 pomoże unikać nieproporcjonalnych środków i powinna być wspierana przez Komisję.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 26 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26a) Nie istnieje harmonizacja ani jednolite zasady dotyczące licencji

jednostek pływających lub kontroli technicznych, a uchylanie się od zobowiązań podatkowych jest nadal możliwe poprzez stosowanie paliwa rolniczego. Dlatego też Komisja powinna rozważyć przedstawienie wniosków dotyczących harmonizacji na szczeblu Unii licencji jednostek pływających by zachęcić do regularnych kontroli technicznych oraz uniknąć uchylania się od zobowiązań podatkowych poprzez zniechęcanie do stosowania paliwa rolniczego.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 28 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Istotne jest, by wyjaśnić producentom i użytkownikom, że stosując na produkcie oznakowanie CE producent deklaruje zgodność danego produktu ze wszystkimi obowiązującymi wymogami i bierze na siebie pełną odpowiedzialność za zgodność.

Poprawka

(28) Istotne jest, by wyjaśnić producentom i użytkownikom, że stosując na produkcie oznakowanie CE producent deklaruje zgodność danego produktu ze wszystkimi obowiązującymi wymogami i bierze na siebie pełną odpowiedzialność za zgodność. ***Krajowe organy nadzoru rynku powinny prowadzić systematyczne kontrole zgodności.***

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 31 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(31a) Aby dostarczyć jasnych informacji na temat akceptowalnych warunków środowiskowych, w jakich może funkcjonować jednostka pływająca, nazwy kategorii projektowych łodzi, które mogły być potencjalnie mylące dla użytkowników, powinny od chwili obecnej opierać się na kluczowych dla nawigacji

*warunkach środowiskowych,
a mianowicie na sile wiatru i wysokości
fal, zamiast wskazywania obszaru
i rodzaju nawigacji.*

Uzasadnienie

Punkt preambuły dotyczący kategorii projektowych łodzi, wyjaśniający tę kwestię.

Poprawka 10

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 31 b preambuły (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(31b) Warunki środowiskowe, o których mowa w kategorii projektowej A, można napotkać podczas długich rejsów, na przykład transoceanicznych, lub podczas rejsów przybrzeżnych gdzie na przestrzeni kilkuset mil nie ma schronienia przed wiatrem i falami morskimi. Warunki, o których mowa w kategorii projektowej B, można napotkać podczas dostatecznie długich rejsów pełnomorskich lub przy wybrzeżach, gdzie nie zawsze dostępne jest natychmiastowe schronienie. Takie warunki można również napotkać na morzach śródłądowych o wystarczająco dużych rozmiarach, by mogła powstać fala o rzeczonyj wysokości. Warunki, o których mowa w kategorii projektowej C, można napotkać na nieosłoniętych wodach śródłądowych, zalewach oraz na wodach przybrzeżnych przy umiarkowanych warunkach pogodowych. Warunki, o których mowa w kategorii projektowej D, można napotkać na osłoniętych wodach śródłądowych oraz na wodach przybrzeżnych przy dobrej pogodzie.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka jest szczegółowym wyjaśnieniem dostosowanych (nowo

zapropnowanych) kategorii projektowych łodzi w projekcie sprawozdania.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 39 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(39) W celu uwzględnienia postępu wiedzy technicznej oraz nowych dowodów naukowych należy powierzyć Komisji prawo przyjmowania aktów na podstawie art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załącznika I część B sekcja 2 i część C sekcja 1, z wyjątkiem bezpośrednich lub pośrednich zmian wielkości emisji spalin lub hałasu oraz wartości liczby Froude'a i stosunku P/D, oraz załączników V, VII i IX. Szczególnie ważne jest, aby podczas przygotowań Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje, w tym na szczeblu ekspertów.

Poprawka

(39) W celu uwzględnienia postępu wiedzy technicznej oraz nowych dowodów naukowych należy powierzyć Komisji prawo przyjmowania aktów na podstawie art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załącznika I część B sekcja 2, **w szczególności w celu ujęcia cykli badawczych dla silników hybrydowych i wprowadzenia paliw badawczych z mieszanek biopaliw do tabeli paliw badawczych po ich zaakceptowaniu na szczeblu międzynarodowym**, i część C sekcja 1, z wyjątkiem bezpośrednich lub pośrednich zmian wielkości emisji spalin lub hałasu oraz wartości liczby Froude'a i stosunku P/D, oraz załączników V, VII i IX. Szczególnie ważne jest, aby podczas przygotowań Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje, w tym na szczeblu ekspertów.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka jest technicznym dostosowaniem dotyczącym poprawki nr 6 z projektu sprawozdania, która zostanie wycofana. Niniejsza poprawka odzwierciedla niezbędne zmiany będące wynikiem pojawienia się nowych mieszanek biopaliw oraz wprowadzenia systemów hybrydowych.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 44 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(44) Państwa członkowskie powinny

Poprawka

(44) Państwa członkowskie powinny

ustanowić reguły w sprawie kar mających zastosowanie do naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy i zapewniać ich wykonywanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

ustanowić reguły w sprawie kar mających zastosowanie do naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy i zapewniać ich wykonywanie **przez jasno wyznaczone do tego zadania służby lub właściwe organy krajowe**. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, **a ich egzekwowanie powinno następować bez zbędnej zwłoki**.

Poprawka 13 **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 2 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. **Fakt, że ta sama** jednostka pływająca **może być** przedmiotem czarteru lub **służyć** do treningu rekreacyjnego, **nie stanowi przeszkody dla objęcia jej** niniejszą dyrektywą, **jeżeli jednostka ta jest wprowadzona do obrotu w Unii do celów rekreacyjnych;**

Poprawka

3. Jednostka pływająca **będąca również** przedmiotem czarteru lub **służąca** do treningu rekreacyjnego **jest objęta** niniejszą dyrektywą.

Uzasadnienie

W wytycznych do dyrektywy o rekreacyjnych jednostkach pływających z 2008 r. stwierdzono, że wynajęte rekreacyjne jednostki pływające są objęte dyrektywą, podobnie jak objęte nią są rekreacyjne jednostki pływające służące do treningu rekreacyjnego. To wyjaśnienie zapewni spójną wykładnię przepisów we wszystkich państwach członkowskich, co ma też szczególne znaczenie dla stosowania konwencji IMO MARPOL.

Poprawka 14 **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 3 – punkt 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. „rekreacyjna jednostka pływająca” oznacza dowolnego typu **łódź** przeznaczoną do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba od 2,5 m do 24 m, mierzonej zgodnie z normą zharmonizowaną, niezależnie od środków

Poprawka

2. „rekreacyjna jednostka pływająca” oznacza dowolnego typu **jednostkę** przeznaczoną do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba od 2,5 m do 24 m, mierzonej zgodnie z normą zharmonizowaną, niezależnie od środków

napędu;

napędu;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka dopasowuje poprawkę nr 8 z projektu sprawozdania dostosowującą definicję rekreacyjnej jednostki pływającej do międzynarodowej standardowej „jednostki pływającej”. Dostosowuje też definicję rekreacyjnej jednostki pływającej w tym zakresie odwołując się do „jednostki pływającej” w poprawce nr 9 z projektu sprawozdania, definiującej skuter wodny. W omawianym wniosku dotyczącym dyrektywy nie ma definicji „łodzi”. W związku z tym poprawka nr 8 z projektu sprawozdania zostanie wycofana.

Poprawka 15 **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 3 – punkt 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. „skuter wodny” oznacza jednostkę ***pływającą przeznaczoną do celów sportowych lub rekreacyjnych***, o długości poniżej 4 m, z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, której podstawowym źródłem napędu jest napęd strugowodny i która jest obsługiwana przez osobę lub osoby siedzące, stojące lub klęczące na kadłubie, a nie wewnątrz kadłuba;

Poprawka

3. „skuter wodny” oznacza jednostkę o długości poniżej 4 m, z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, której podstawowym źródłem napędu jest napęd strugowodny i która jest obsługiwana przez osobę lub osoby siedzące, stojące lub klęczące na kadłubie, a nie wewnątrz kadłuba;

Uzasadnienie

Zastąpienie proponowanej definicji definicją z dyrektywy 2003/44/WE, która jest definicją międzynarodową zawierającą odnośną normę ISO.

Poprawka 16 **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 3 – punkt 5**

Tekst proponowany przez Komisję

5. „silnik napędowy” oznacza dowolny silnik o spalaniu, wewnętrznym z zapłonem iskrowym lub samoczynnym, stosowany do napędzania;

Poprawka

5. „silnik napędowy” oznacza dowolny silnik o spalaniu wewnętrznym, z zapłonem iskrowym lub samoczynnym, stosowany ***bezpośrednio lub pośrednio*** do napędzania;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka gwarantuje, że wszystkie rodzaje układów hybrydowych będą musiały spełniać wymogi z zakresu granicznych wielkości emisji zawarte w załączniku I.B.

Poprawka 17 **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 3 – punkt 7**

Tekst proponowany przez Komisję

7. „gruntowna przeróbka jednostki” oznacza przeróbkę jednostki pływającej, która prowadzi do zmiany środków napędu jednostki, wiąże się z gruntowną modyfikacją silnika lub zmienia jednostkę w takim stopniu, że **uważa się ją za nową jednostkę**;

Poprawka

7. „gruntowna przeróbka jednostki” oznacza przeróbkę jednostki pływającej, która prowadzi do zmiany środków napędu jednostki, wiąże się z gruntowną modyfikacją silnika lub zmienia jednostkę w takim stopniu, że **zmiana ta wpływa na spełnianie mających zastosowanie podstawowych wymogów dotyczących bezpieczeństwa i środowiska, określonych w niniejszej dyrektywie**;

Uzasadnienie

„Gruntowna przeróbka jednostki” to sformułowanie potrzebujące bardziej precyzyjnego zdefiniowania, ponieważ tekst oryginalny można różnie interpretować. „Gruntowna modyfikacja silnika” jest w tej dyrektywie zdefiniowana, a jej sformułowanie jest starannie wyważone, by uniknąć sytuacji, w których jakakolwiek zmiana dokonana w charakterystyce silnika traktowana byłaby nieumyślnie jako gruntowna modyfikacja.

Poprawka 18 **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 3 – punkt 13**

Tekst proponowany przez Komisję

13. „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie produktu i oferuje ten produkt pod własną nazwą lub znakiem towarowym;

Poprawka

13. „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie produktu i oferuje ten produkt pod własną nazwą lub znakiem towarowym; **definicja ta obejmuje każdą osobę fizyczną lub prawną, która dostosowuje silniki do funkcjonowania na morzu w przypadku gdy oryginalny silnik**

jest już objęty homologacją typu zgodnie z dyrektywą 97/68/WE lub dyrektywą 2005/55/WE bez zmieniania właściwości silnika pod względem emisji spalin;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka likwiduje dwuznaczność, z którą muszą mierzyć się producenci, którzy dostosowują silniki do funkcjonowania na morzu i nie zmieniają w silniku właściwości pod względem emisji spalin. Dzięki temu od chwili bieżącej mogą jednoznacznie wykorzystać dowód zgodności wydany przez oryginalnego producenta silnika.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Przepisy niniejszej dyrektywy nie uniemożliwiają państwom członkowskim przyjmowania przepisów dotyczących żeglugi na niektórych akwenach w celu ochrony środowiska naturalnego, budowy dróg wodnych i zapewnienia na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie jest związane to z koniecznością modyfikacji jednostek pływających spełniających wymogi niniejszej dyrektywy.

Poprawka

Przepisy niniejszej dyrektywy nie uniemożliwiają państwom członkowskim przyjmowania przepisów dotyczących żeglugi na niektórych akwenach w celu ochrony środowiska naturalnego, **w tym przed halasem**, budowy dróg wodnych i zapewnienia na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie jest związane to z koniecznością modyfikacji jednostek pływających spełniających wymogi niniejszej dyrektywy **oraz że przepisy te są uzasadnione i proporcjonalne. Komisja ułatwia wymianę najlepszych praktyk między państwami członkowskimi i ustanawia odpowiedni system takiej wymiany.**

Uzasadnienie

Sprawozdawca jest zdania, że wymiana poglądów na temat najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w sprawie stosowania art. 5 pomoże unikać nieproporcjonalnych środków i powinna być wspierana przez Komisję.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 4

4. Państwa członkowskie nie utrudniają udostępniania na rynku lub wprowadzania do użytku *następujących* silników:

4. Państwa członkowskie nie utrudniają udostępniania na rynku lub wprowadzania do użytku silników ***napędowych, które są zgodne z niniejszą dyrektywą, niezależnie od tego, czy są one zainstalowane na jednostce pływającej.***

a) silniki napędowe, niezależnie od tego, czy są zainstalowane na jednostce pływającej, które spełniają wymogi niniejszej dyrektywy;

b) silniki objęte homologacją typu zgodnie z dyrektywą 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²³, które spełniają graniczne wielkości emisji etapu IIIA, IIIB lub etapu IV dla silników z zapłonem samoczynnym, z wyjątkiem silników stosowanych do napędu statków żeglugi śródlądowej, lokomotyw i wagonów, zgodnie z załącznikiem I pkt 4.1.2. do tej dyrektywy;

c) silniki objęte homologacją typu zgodnie z dyrektywą 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²⁴, jeżeli producent deklaruje zgodnie z załącznikiem IV pkt 9, że silnik spełni wymogi niniejszej dyrektywy w zakresie emisji spalin po zainstalowaniu w jednostce pływającej zgodnie z instrukcjami dostarczonymi przez producenta.

Uzasadnienie

This corrects a formatting error in the Commission proposal and ensures that this provision from the Current RCD 1994/25 is carried over effectively and clearly. The contents of point a) has in fact not been deleted but has been moved to MH AM to Article 6, paragraph 4, introductory part. The contents of point b) has in fact not been deleted but has been moved to MH AM on Article 6 paragraph 4a (new) point a). The contents of the first part of point c) has in fact not been deleted but has moved to MH AM on Article 6 paragraph 4a (new) point b). "where the manufacturer declares" onwards is the format error and has moved and has moved to the second subparagraph as it was intended to apply to both points.

Poprawka 21

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 6 – ustęp 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Ustęp 4 ma również zastosowanie do:

a) silników objętych homologacją typu zgodnie z dyrektywą 97/68/WE, które spełniają graniczne wielkości emisji etapu IIIA, IIIB lub IV dla silników z zapłonem samoczynnym, z wyjątkiem silników stosowanych do napędu statków żeglugi śródlądowej, lokomotyw i wagonów, zgodnie z załącznikiem I pkt 4.1.2 do tej dyrektywy; oraz

b) silników objętych homologacją typu zgodnie z dyrektywą 2005/55/WE, jeżeli producent deklaruje zgodnie z załącznikiem IV pkt 9, że silnik spełni wymogi niniejszej dyrektywy w zakresie emisji spalin po zainstalowaniu w jednostce pływającej zgodnie z instrukcjami dostarczonymi przez producenta.

Uzasadnienie

Celem poprawki jest naprawienie błędu formatowania we wniosku Komisji i zagwarantowanie, że rzeczony przepis z obecnej dyrektywy nr 1994/25 o rekreacyjnych jednostkach pływających zostanie skutecznie i bardziej jednoznacznie przeniesiony do wniosku Komisji.

Poprawka 22

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 7 – ustęp 7**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Producenci zapewniają dołączenie do produktu instrukcji obsługi oraz dostarczenie informacji na temat bezpieczeństwa w języku łatwym do zrozumienia dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, **określonym**

7. Producenci zapewniają dołączenie do produktu instrukcji obsługi oraz dostarczenie informacji na temat bezpieczeństwa w języku łatwym do zrozumienia dla konsumentów i innych użytkowników końcowych **w państwach członkowskich, w których wprowadzają**

przez dane państwo członkowskie.

swój produkt do obrotu. Język ten jest określany przez dane państwo członkowskie.

Poprawka 23
Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 12 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Obowiązki prywatnych importerów

Obowiązki prywatnych importerów
**w przypadku dokonywania oceny
pokonstrukcyjnej**

Uzasadnienie

Oryginalny tytuł art. 12 może być mylący, ponieważ nie jest oczywisty fakt, że wszystkie trzy ustępy odnoszą się do oceny pokonstrukcyjnej. Jeżeli nie jest to jasno określone w tytule, wtedy rzeczony artykuł powinien odnosić się do wszystkich prywatnych importerów, niezależnie od tego, czy importer importuje łódź wymagającą oceny pokonstrukcyjnej czy też łódź posiadającą już oznakowanie CE.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 15

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 15

skreślony

**Formalne zastrzeżenie wobec norm
zharmonizowanych**

1. Jeżeli państwo członkowskie lub Komisja uznają, że norma zharmonizowana nie spełnia w pełni wymogów objętych tą normą i określonych w art. 4 ust. 1 i w załączniku I, Komisja lub dane państwo członkowskie kieruje sprawę do komitetu powołanego na mocy art. 5 dyrektywy 98/34/WE, przedstawiając swoje argumenty. Po konsultacji z właściwymi europejskimi organizacjami normalizacyjnymi komitet niezwłocznie wydaje opinię.

2. W świetle opinii komitetu Komisja podejmuje decyzję o opublikowaniu, nieopublikowaniu, opublikowaniu z ograniczeniami, utrzymaniu, utrzymaniu z ograniczeniami lub wycofaniu odniesień do danej normy zharmonizowanej w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

3. Komisja informuje o tym fakcie odpowiednią europejską organizację normalizacyjną oraz żąda, w razie potrzeby, zmiany danych norm zharmonizowanych.

Uzasadnienie

Obecnie prowadzony horyzontalny przegląd legislacyjny systemu normalizacji UE (2011/0150(COD)) obejmuje rzeczony przepis ogólny dotyczący zastrzeżeń wobec norm i w związku z tym należy skreślić ten artykuł w niniejszym wniosku dotyczącym dyrektywy sektorowej. Odpowiednia poprawka do 6. punktu preambuły odnosi się do rozporządzenia w sprawie normalizacji.

Poprawka 25 Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 1 – litera d)

Tekst proponowany przez Komisję

d) silniki stacjonarne i zaburtowe bez zintegrowanego układu wydechowego, które uważa się za spełniające wymogi dotyczące emisji spalin wymienione w załączniku I część B i C.

Poprawka

d) silniki stacjonarne i zaburtowe bez zintegrowanego układu wydechowego, które uważa się za spełniające wymogi dotyczące emisji spalin wymienione w załączniku I część B.

Uzasadnienie

Załącznik C dotyczy granicznych wielkości emisji hałasu i nie ma tu zastosowania. Oznakowanie CE dla silników stacjonarnych i silników zaburtowych bez zintegrowanego układu wydechowego dotyczy wyłącznie emisji spalin, a nie hałasu, ponieważ badania emisji hałasu wydzielanego przez tego typu silniki są (i muszą być) prowadzone przez konstruktora łodzi po przymocowaniu silnika do kadłuba.

Poprawka 26 Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – ustęp 1 – litera b) – podpunkt(ii) – tiret pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

– w przypadku zgodności z normami zharmonizowanymi odnoszącymi się do załącznika I część A pkt 3.2 i 3.3: moduł **A1 (wewnętrzna kontrola produkcji oraz badanie produktów pod nadzorem)**, moduł B (badanie typu UE) wraz z modulem C, D, E lub F, moduł G (zgodność w oparciu o weryfikację jednostkową) lub moduł H (zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości);

Poprawka

– w przypadku zgodności z normami zharmonizowanymi odnoszącymi się do załącznika I część A pkt 3.2 i 3.3: moduł B (badanie typu UE) wraz z modulem C, D, E lub F, moduł G (zgodność w oparciu o weryfikację jednostkową) lub moduł H (zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości);

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka przywraca w tekście tej dyrektywy przepisy obowiązujące od 1994 r. Niewłaściwe jest wypuszczanie w morze jednostki pływającej kategorii C o długości powyżej 12 metrów, jeżeli jej projekt nie został skontrolowany przez jednostkę notyfikowaną. Badanie zaproponowane w niniejszej poprawce powtarza testy stateczności oraz pływalności, ale obejmuje też odpowiednie dodatkowe badania.

Poprawka 27
Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 25 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Typ produkcji, o którym mowa w module B, może obejmować kilka wersji produktu z zastrzeżeniem, że ***różnice między poszczególnymi wersjami nie wpływają na poziom bezpieczeństwa i inne wymogi dotyczące działania produktu.***

Poprawka

Typ produkcji, o którym mowa w module B, może obejmować kilka wersji produktu z zastrzeżeniem, że:

a) różnice między poszczególnymi wersjami nie wpływają na poziom bezpieczeństwa i inne wymogi dotyczące działania produktu; oraz

b) odniesienie do wersji produktu znajduje się w odnośnym certyfikacie o badaniu typu UE, w razie potrzeby – w formie poprawek wniesionych do oryginalnego certyfikatu.

Uzasadnienie

Może zdarzyć się, że produkty wprowadzane na rynek będą miały inne oznaczenie typu niż to wynikające z certyfikatu o badaniu typu UE. Prowadzi to do wątpliwości, czy produkt jest certyfikowany czy też nie. Niniejsza poprawka likwiduje tę lukę.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 33

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 33

skreślony

Formalne zastrzeżenie wobec norm zharmonizowanych

***Jeżeli państwo członkowskie lub Komisja
zgłasza formalne zastrzeżenie wobec norm
zharmonizowanych, o których mowa
w art. 32, zastosowanie ma art. 15.***

Uzasadnienie

Obecnie prowadzony horyzontalny przegląd legislacyjny systemu normalizacji UE (2011/0150(COD)) obejmuje rzeczony przepis ogólny dotyczący zastrzeżeń wobec norm i w związku z tym należy skreślić ten artykuł w niniejszym wniosku dotyczącym dyrektywy sektorowej. Odpowiednia poprawka do 6. punktu preambuły odnosi się do rozporządzenia w sprawie normalizacji.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 49 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zmiany, o których mowa w pkt a), mogą obejmować zmiany paliw referencyjnych i wymogów w zakresie badania emisji spalin i hałasu oraz kryteriów trwałości.

Zmiany, o których mowa w pkt a), mogą obejmować zmiany paliw referencyjnych i wymogów w zakresie badania emisji spalin i hałasu oraz kryteriów trwałości.
***Zmiany takie mogą w szczególności
obejmować cykle badawcze dla silników
hybrydowych i wprowadzenie paliw
badawczych z mieszanek biopaliw do
tabeli paliw badawczych, przedstawionej
w załączniku I część B sekcja 2, po ich***

*zaakceptowaniu w formie norm na
szczeblu międzynarodowym.*

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka zastępuje poprawki nr 17 i 18 z projektu sprawozdania, które zostaną wycofane, oraz wyjaśnia zakres uprawnień przyznanych Komisji.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 50 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w artykule 49, następuje na *czas nieokreślony* od dnia określonego w art. 60.

Poprawka

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w artykule 49, następuje na *okres siedmiu lat* od dnia określonego w art. 60. *Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu licząc od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 53 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Najpóźniej do dnia ... oraz po uwzględnieniu wszystkich ważnych inicjatyw rynkowych Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z technicznej wykonalności dalszego ograniczania emisji spalin z silników rekreacyjnych jednostek pływających, uwzględniając opłacalność technologii oraz potrzebę uzgodnienia na szczeblu światowym ujednoliconych*

wartości dla tego sektora. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu towarzyszy wniosek ustawodawczy.

** Dz.U.: należy wstawić datę 5 lat od daty, o której mowa w art. 57 ust. 1 akapit drugi..*

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka proponuje rozważenie wprowadzenia etapu przyszłych emisji (etapu 3). Pierwsze zdanie jest sformułowane w taki sposób, by zagwarantować elastyczne podejście Komisji zapewniające wczesne uczestnictwo w inicjatywie Agencji Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych dotyczącej nowych zasad dla silników rekreacyjnych jednostek pływających z zapłonem iskrowym (benzyna) i z zapłonem samoczynnym (diesel).

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 53 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 53a

Przegląd

*Do dnia ... * Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze skutków wprowadzenia kategorii projektowych łodzi określonych w załączniku I, opracowanych na podstawie wytrzymałości na siłę wiatru i wysokości fal, uwzględniając rozwój sytuacji w międzynarodowym sektorze normalizacji. Sprawozdanie to zawiera ocenę ewentualnej konieczności wprowadzenia do kategorii projektowych łodzi dodatkowych specyfikacji lub dalszych podziałów, w celu udzielenia lepszych informacji konsumentom w sprawie faktycznego zastosowania. Sprawozdanie to zawiera też ocenę oddziaływania na sektor produkcji łodzi. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wniosek legislacyjny.*

*** Dz.U.: proszę wstawić datę: dwa lata po terminie, o którym mowa w art. 57 ust. 1 akapit drugi.**

Uzasadnienie

Jako alternatywa do zmienionych kategorii projektowych łodzi zaproponowanych przez sprawozdawcę w projekcie sprawozdania oraz zgodnie ze zmianami wprowadzonymi poprawkami do tego projektu sprawozdania, niniejsza poprawka nakłada na Komisję obowiązek przeprowadzenia dokładnych konsultacji w tej sprawie z zainteresowanymi stronami oraz przedstawienie sprawozdania w rozsądnym terminie. Koordynatorzy komisji IMCO uzgodnili zamówienie analizy oceniającej relatywne korzyści zmiany systemu kategorii projektowych łodzi, by umożliwić członkom komisji IMCO podjęcie świadomej decyzji w drodze głosowania w odniesieniu do tych dwóch opcji.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 58 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie nie utrudniają udostępniania na rynku ani wprowadzania do użytku produktów objętych dyrektywą 94/25/WE, które są zgodne z tą dyrektywą i które zostały wprowadzone do obrotu lub **przekazane do eksploatacji** przed dniem [dd/mm/rrrr] r. (1 rok od daty, o której mowa w art. 57 akapit drugi).

Poprawka

1. Państwa członkowskie nie utrudniają udostępniania na rynku ani wprowadzania do użytku produktów objętych dyrektywą 94/25/WE, które są zgodne z tą dyrektywą i które zostały wprowadzone do obrotu lub **oddane do użytku** przed dniem ...*.

*** Dz.U.: proszę wstawić datę, o której mowa w art. 57 ust. 1 akapit drugi, lub datę 31 grudnia 2014 r., w zależności od tego, która z nich jest późniejsza.**

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka koryguje błąd w poprawce nr 20 z projektu sprawozdania, która zostanie wycofana, nie zmieniając założeń: poza silnikami przyczepnymi z zapłonem iskrowym (benzynowymi), które są objęte szczegółowymi przepisami ustanowionymi w art. 58 ust. 2, producenci silników innych rodzajów będą mogli spełniać wymogi niniejszej dyrektywy już od końca 2014 r., zatem niniejsza poprawka proponuje wyjaśnienie tej kwestii w dyrektywie.

Poprawka 34
Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – część A – punkt 1 – tabela – kolumna 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

| <i>Kategoria projektowa</i> | <i>Kategoria projektowa</i> |
|--------------------------------|-----------------------------|
| <i>A – „Oceaniczna”</i> | <i>A</i> |
| <i>B – „Pełnomorska”</i> | <i>B</i> |
| <i>C – „Przybrzeżna”</i> | <i>C</i> |
| <i>D – „Na wody osłonięte”</i> | <i>D</i> |

Uzasadnienie

Poprawka powiązana ze zmienionymi kategoriami projektowymi poniżej. Niniejsza poprawka określa górne limity dla kategorii A w odniesieniu zarówno do siły wiatru, jak i wysokości fal (spójnie z normą). Kategoria projektowa A wyklucza „warunki nienormalne”, jednakże przykłady takich warunków można znaleźć wyłącznie w wytycznych dotyczących stosowania autorstwa Komisji Europejskiej. Rekreacyjna jednostka pływająca o długości do 24 metrów nie może wytrzymać warunków trudniejszych niż te określone w niniejszej poprawce.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – część A – punkt 1 – punkt A

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*A. OCEANICZNA: jednostki zaprojektowane do dalekich rejsów w warunkach, gdy siła wiatru może przekroczyć 8 stopni (w skali Beauforta), a znacząca wysokość fal może osiągać 4 m i więcej, ale z wyłączeniem warunków nienormalnych, **będące w znacznym stopniu samowystarczalne.***

*A. Rekreacyjna jednostka pływająca kategorii projektowej A jest uważana za zaprojektowaną dla wiatrów, których siła może przekroczyć 8 stopni (w skali Beauforta), a znacząca wysokość fal może osiągać 4 m i więcej, ale z wyłączeniem warunków nienormalnych, **takich jak sztorm, gwałtowny sztorm, huragan, tornado oraz ekstremalne warunki na morzu lub niebezpieczne fale.***

Uzasadnienie

Po dalszych konsultacjach z zainteresowanymi stronami dotyczącymi dostosowania poszczególnych definicji niniejsza nowa definicja utrzymuje istniejącą kategorię projektową A, jednak skreśla obszar i rodzaj nawigacji („Oceaniczna”), ponieważ warunki, jakie muszą zostać uwzględnione przez użytkownika, to siła wiatru i wysokość fal. Utrzymuje też obecne

wartości graniczne z zakresu siły wiatru i znaczącej wysokości fal, jednak wnosi też pewność prawną poprzez opisanie warunków nienormalnych. W związku z tym poprawki nr 22, 23 i 24 z projektu sprawozdania zostaną wycofane.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – część A – punkt 1 – punkt B

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

B. PEŁNOMORSKA: jednostki
zaprojektowane do rejsów pełnomorskich
przy sile wiatru dochodzącej do 8°B
włącznie i fali o wysokości znaczącej do 4
m włącznie.

B. Rekreacyjna jednostka pływająca
kategorii projektowej B jest uważana za
zaprojektowaną dla wiatrów o sile do 8
stopni w skali Beauforta włącznie i fali
o wysokości znaczącej do 4 m włącznie.

Uzasadnienie

Po dalszych konsultacjach z zainteresowanymi stronami dotyczącymi dostosowania poszczególnych definicji niniejsza nowa definicja utrzymuje istniejącą kategorię projektową B, jednak skreśla obszar i rodzaj nawigacji („Pełnomorska”), ponieważ warunki, jakie muszą zostać uwzględnione przez użytkownika, to siła wiatru i wysokość fal. W związku z tym poprawka nr 25 z projektu sprawozdania zostanie wycofana.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – część A – punkt 1 – punkt C

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

C. PRZYBRZEŻNA: jednostki
zaprojektowane do rejsów po wodach
przybrzeżnych, dużych zatokach,
zalewach, jeziorach i rzekach, przy sile
wiatru dochodzącej do 6°B włącznie i fali
o wysokości **znaczącej do 2 metrów**
włącznie.

C. Jednostka pływająca kategorii
projektowej C jest uważana za
zaprojektowaną dla wiatrów o sile do 6
stopni w skali Beauforta włącznie i fali
o **znaczącej** wysokości do 2 m włącznie.

Uzasadnienie

Po dalszych konsultacjach z zainteresowanymi stronami dotyczącymi dostosowania poszczególnych definicji niniejsza nowa definicja utrzymuje istniejącą kategorię projektową C, jednak skreśla obszar i rodzaj nawigacji („Przybrzeżna”), ponieważ warunki, jakie muszą zostać uwzględnione przez użytkownika, to siła wiatru i wysokość fal. W związku z tym

poprawka nr 26 z projektu sprawozdania zostanie wycofana.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – część A – punkt 1 – punkt D

Tekst proponowany przez Komisję

D. NA WODY OSŁONIĘTE: jednostki zaprojektowane do rejsów po osłoniętych wodach przybrzeżnych, małych zatokach, małych jeziorach, rzekach i kanałach przy sile wiatru dochodzącej do 4°B włącznie i fali o wysokości **znaczącej** do 0,3 m włącznie, sporadycznie do maksymalnej wysokości 0,5 m, **na przykład wytworzonej przez przepływające statki.**

Poprawka

D. Jednostka pływająca kategorii projektowej D jest uważana za zaprojektowaną dla wiatrów o sile do 4 stopni w skali Beauforta włącznie i fali o **znaczącej wysokości do 0,3 m włącznie, sporadycznie do maksymalnej wysokości 0,5 m.**

Uzasadnienie

Po dalszych konsultacjach z zainteresowanymi stronami dotyczącymi dostosowania poszczególnych definicji niniejsza nowa definicja utrzymuje istniejącą kategorię projektową D, jednak skreśla obszar i rodzaj nawigacji („Na wody osłonięte”), ponieważ warunki, jakie muszą zostać uwzględnione przez użytkownika, to siła wiatru i wysokość fal. W związku z tym poprawka nr 27 z projektu sprawozdania zostanie wycofana.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – część A – punkt 1 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Rekreacyjne jednostki pływające każdej z kategorii muszą być zaprojektowane i skonstruowane tak, aby wytrzymały warunki eksploatacji pod względem stabilności, pływalności oraz innych zasadniczych wymogów wymienionych w załączniku I i aby były łatwe w obsłudze.

Poprawka

Jednostki pływające każdej z kategorii muszą być zaprojektowane i skonstruowane tak, aby wytrzymały warunki eksploatacji pod względem stabilności, pływalności oraz innych zasadniczych wymogów wymienionych w załączniku I i aby były łatwe w obsłudze.

Uzasadnienie

„Kategorie projektowe łodzi” powinny odnosić się również do „skuterów wodnych”, a nie tylko do „rekreacyjnych jednostek pływających”, dzięki odwołaniu się do definicji „jednostki

plywającej” w art. 3 punkt 1, gdzie mowa o wszystkich rekreacyjnych jednostkach pływających, także skuterach wodnych.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 2 – punkt 2.1 – ustęp 1 – punkt 30

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(30) kraj produkcji,

(30) kod krajowy organu wydającego kod producenta,

Uzasadnienie

By poprawić identyfikowalność, niniejsza poprawka precyzuje, że lokalizacja siedziby wytwórcy musi być zawarta w czternastocyfrowym numerze identyfikacyjnym, wraz z kodem wytwórcy (MIC) (zob. punkt 29). Sprawozdawca rozważał też system przyjęty w sektorze motoryzacyjnym, jednak nie okazał się on odpowiedni, ponieważ numery identyfikacyjne pojazdów, zawierające kod wytwórcy oraz fabryki, wymagałyby zmiany ustalonego już międzynarodowego systemu numerów identyfikacyjnych jednostek pływających.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 2 – punkt 2.2 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku przywozu prywatnego dane kontaktowe oraz zalecenia, o których mowa w lit. a), d) oraz e), muszą uwzględnić dane oraz zalecenia przedstawione przez jednostkę notyfikowaną, która przeprowadziła ocenę zgodności.

skreślony

Uzasadnienie

Powyższy wymóg nie jest potrzebny, ponieważ numer identyfikacyjny jednostki (CIN) już wskazuje tożsamość jednostki notyfikowanej, w związku z czym identyfikowalność jest już zapewniona, a jednostka notyfikowana zawsze zachowuje sprawozdania dotyczące przeprowadzonej oceny zgodności.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 2 – punkt 2.2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2.2a. Tabliczka znamionowa importera

Każda jednostka pływająca posiada trwale przymocowaną tabliczkę znamionową, niezależnie od numeru identyfikacyjnego kadłuba, zawierającą nazwę importera, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz pełny adres.

Uzasadnienie

Wymogi w zakresie informacji wynikające z art. 9 ust. 3 w odniesieniu do danych importera są spełnione najpełniej poprzez ujęcie tych informacji na „tabliczce znamionowej importera”, a niniejsza poprawka określa szczegółowe informacje, jakie na tabliczce tej należy umieścić.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 3 – punkt 3.3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Jednostka pływająca powinna być zbudowana tak, aby jej charakterystyka dotycząca pływalności była odpowiednia do jej kategorii projektowej określonej w pkt 1.1 oraz do zalecanego przez producenta maksymalnego obciążenia określonego w pkt 3.6. ***Wszystkie*** jednostki wielokadłubowe z częścią mieszkalną powinny być zaprojektowane tak, aby ***nie były podatne na wywrócenie się lub aby zapewniały*** wystarczającą pływalność w pozycji odwróconej.

Jednostka pływająca powinna być zbudowana tak, aby jej charakterystyka dotycząca pływalności była odpowiednia do jej kategorii projektowej określonej w pkt 1.1 oraz do zalecanego przez producenta maksymalnego obciążenia określonego w pkt 3.6. Jednostki wielokadłubowe z częścią mieszkalną, ***które są zagrożone wywróceniem,*** powinny być zaprojektowane tak, aby ***zapewnić*** wystarczającą pływalność w pozycji odwróconej.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza pojęcie zagrożenia wywróceniem, które bardzo różni się w zależności od jednostki pływającej.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 3 – ustęp 3.7

Tekst proponowany przez Komisję

Na wszystkich jednostkach pływających kategorii A i B oraz jednostkach kategorii C i D o długości większej niż sześć metrów powinno znajdować się co najmniej jedno miejsce służące do przechowywania tratw ratunkowych, mogących pomieścić liczbę osób, na którą jednostka została zaprojektowana, zalecaną przez producenta. Miejsca przechowywania tratw ratunkowych powinny być zawsze łatwo dostępne.

Poprawka

Na wszystkich **rekreacyjnych** jednostkach pływających kategorii A i B oraz **rekreacyjnych** jednostkach **pływających** kategorii C i D o długości większej niż sześć metrów powinno znajdować się co najmniej jedno miejsce służące do przechowywania tratw ratunkowych, mogących pomieścić liczbę osób, na którą jednostka została zaprojektowana, zalecaną przez producenta. Miejsca przechowywania tratw ratunkowych powinny być zawsze łatwo dostępne.

Uzasadnienie

Wyposażenie skuterów wodnych w tratwę (tratwy) ratunkowe lub miejsce jej (ich) przechowywania jest bardzo niepraktyczne.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 5 – punkt 5.1 – punkt 5.1.5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5.1.5a. Silniki przyczepne kontrolowane sterownicą

Silniki przyczepne kontrolowane sterownicą są wyposażone w urządzenie do awaryjnego zatrzymania, które może być połączone ze sternikiem (awaryjny włącznik zatrzymania ze ściągaczem linowym).

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 5 – punkt 5.2 – punkt 5.2.2 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wszystkie pomieszczenia, w których przechowuje się zbiorniki z paliwem do

silników benzynowych, są wietrzone.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka określa szczegółowo wymóg wietrzenia, by uniknąć błędów w transpozycji. Przywraca sformułowanie z dyrektywy 1994/25, jednak ogranicza ten wymóg do zbiorników paliwa do silników benzynowych, ponieważ paliwo do silników diesla nie wymaga wietrzenia ze względów bezpieczeństwa.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 5 – punkt 5.3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Należy zwrócić uwagę na zabezpieczenia wszystkich obwodów zasilanych z akumulatorów przed przeciążeniem i zwarcie, z wyjątkiem obwodu rozrusznika silnika.

Poprawka

Należy zwrócić uwagę na **odpowiednie** zabezpieczenia wszystkich obwodów zasilanych z akumulatorów przed przeciążeniem i zwarcie, z wyjątkiem obwodu rozrusznika silnika **zasilanego z akumulatora. Obwody napędu elektrycznego są zaprojektowane i zainstalowane w sposób uniemożliwiający jakiegokolwiek niepożądane interakcje z wszelkimi innymi obwodami. Instalacja gwarantuje, że temperatura urządzeń przechowujących energię elektryczną nie przekracza maksymalnych wartości granicznych zalecanych przez producenta.**

Uzasadnienie

Hybrydowe układy napędowe mogą powodować nowe zagrożenia na jednostce pływającej z powodu przegrzania akumulatora, co może z kolei mieć potencjalnie tragiczne rezultaty i prowadzić do spadków napięcia powodowanych przez potężny elektryczny silnik hybrydowy, blokując tym samym wszystkie urządzenia elektroniczne na jednostce pływającej, w tym systemy sterowania silnika, jeśli nie są one odpowiednio odizolowane od pozostałych obwodów. Interpunkcja przed słowami „zasilanego z”, by uniknąć błędnej interpretacji.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 5 – punkt 5.3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Należy zapewnić wentylację, aby nie dopuścić do gromadzenia się gazów **wydzielanych z akumulatorów**. Akumulatory należy solidnie zamocować i zabezpieczyć przed zalaniem wodą.

Poprawka

Należy zapewnić wentylację, aby nie dopuścić do gromadzenia się gazów **wybuchowych**. Akumulatory należy solidnie zamocować i zabezpieczyć przed zalaniem wodą.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka dostosowuje poprawkę nr 36 z projektu sprawozdania. Wybuchy gazu są największym zagrożeniem i kluczową kwestią z zakresu bezpieczeństwa na łodziach. Niniejsza poprawka zwiększa zakres tego środka bezpieczeństwa.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część A – punkt 5 – punkt 5.5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Wszystkie jednostki pływające z wbudowaną na stałe instalacją gazową powinny być wyposażone w schowek na butle gazowe. Schowek ten musi być oddzielony od pomieszczeń mieszkalnych, dostępny jedynie z zewnątrz i mieć wentylację odprowadzającą ulatniający się gaz za burtę.

Poprawka

Wszystkie jednostki pływające z wbudowaną na stałe instalacją gazową powinny być wyposażone w schowek na butle gazowe. Schowek ten musi być oddzielony od pomieszczeń mieszkalnych, dostępny jedynie z zewnątrz i mieć wentylację odprowadzającą ulatniający się gaz za burtę. **Każdą instalację gazową zamontowaną na stałe należy przetestować po jej zainstalowaniu.**

Uzasadnienie

Poprawka wyjaśnia wymóg bezpieczeństwa określony w dyrektywie 1994/25 w załączniku IA pkt 5.5, który został uznany za zbyt szczegółowy, by stać się wymogiem zasadniczym w niniejszym wniosku dotyczącym dyrektywy na mocy zasad nowych ram prawnych. Testy instalacji gazowej po zamontowaniu muszą być jednoznacznie określone, ponieważ stanowi to podstawowy wymóg bezpieczeństwa na łodziach. Niniejsza poprawka gwarantuje przetestowanie całej instalacji gazowej, a nie tylko samego urządzenia.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część B – punkt 2 – punkt 2.3 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2.3. Cykle badawcze *i paliwa odniesienia*:

2.3. Cykle badawcze:

Uzasadnienie

Paliwa odniesienia są omówione w punkcie 2.5.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – część C – punkt 1 – punkt 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE

Szczegółowe wymagania w zakresie kontroli poziomu hałasu emitowanego przez jednostki pływające są zawarte w odpowiedniej normie zharmonizowanej.

Uzasadnienie

Dyrektywa 2003/44/WE stanowi, że emisje hałasu są mierzone zgodnie z testami określonymi w normie zharmonizowanej. To sformułowanie zostało usunięte z omawianego wniosku, ponieważ wszystkie konkretne odwołania do norm zharmonizowanych zostały usunięte zgodnie z zasadami nowych ram prawnych. Stopień pewności zastosowania normy zharmonizowanej do testowania poziomu hałasu jest określony w podziale modułowym w art. 23. Jednak aby zapewnić faktyczne zastosowanie zharmonizowanej normy, tekst ten został skopiowany z załącznika A pkt 2.1.

UZASADNIENIE

Kluczowe założenia sektora oraz planowany zakres obowiązywania

Wniosek dotyczący nowej dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych w znaczącym stopniu modernizuje istniejące unijne przepisy dotyczące bezpieczeństwa i wymogów w zakresie wpływu na środowisko naturalne obowiązujące „jednostki pływające” zaprojektowane do użytku prywatnego, tj. celów rekreacyjnych, sportowych i szkoleniowych, niezależnie od tego, czy są one wynajęte, obsługiwane przez załogę, czy też nie.

Do celów niniejszej dyrektywy „jednostka pływająca” oznacza łódź o długości od 2,5 do 24 metrów i obejmuje rekreacyjne jednostki pływające (jednostki motorowe i żagłówki, zarówno te dysponujące silnikami stacjonarnymi, jak i przyczepnymi) oraz jednostki pływające „do osobistego użytku”, czyli zasadniczo skutery wodne, wyjaśniając, że również one podlegają od chwili obecnej przepisom.

Należy pamiętać o istotnym rozróżnieniu – dyrektywa ta ma zastosowanie do rekreacyjnych i osobistych jednostek pływających, jeżeli są zaprojektowane do użytku na morzu lub śródlądowych drogach wodnych, ale nie ma zastosowania do statków zaprojektowanych i wykorzystywanych z myślą o komercyjnym transporcie pasażerów (te kwestie reguluje dyrektywa 2009/45/WE w sprawie statków pasażerskich i/lub dyrektywa 2006/87/WE w sprawie statków żeglugi śródlądowej).

Mówiąc w skrócie, dyrektywa obejmuje wszystko, począwszy od małych pontonów z silnikiem przyczepnym, jakich używa się najczęściej na jeziorach do łowienia ryb, skończywszy na dużych jachtach, jakie można zobaczyć na włoskiej riwierze.

Główne wymogi zasadnicze, jakie musi spełniać dana łódź, obejmują stabilność i utrzymywanie się na powierzchni, bezpieczeństwo silnika i bezpieczeństwo elektryczne oraz emisje spalin i hałasu. Kluczowe elementy wniosku to:

- 1) modernizacja w celu dostosowania obowiązujących przepisów do nowych ram prawnych; ponadto dodanie ogólnej klauzuli bezpieczeństwa, co oznacza, że produkt objęty niniejszą dyrektywą może zostać wprowadzony na rynek wyłącznie po spełnieniu ogólnych wymogów bezpieczeństwa zawartych w załącznikach do dyrektywy;
- 2) dalsze doprecyzowanie zakresu i definicji;
- 3) dostosowanie do zharmonizowanych norm (zob. niżej);
- 4) utrzymanie wartości granicznych emisji hałasu, z możliwością przyjęcia surowszych środków krajowych w geograficznie wrażliwych obszarach (zazwyczaj są to przepisy w zakresie prędkości lub minimalnej odległości od brzegu);
- 5) obowiązek instalowania zbiorników nieczystości lub pokładowych systemów oczyszczania ścieków na jednostkach pływających wyposażonych w toalety, aby przyczynić się do ochrony środowiska morskiego;

6) zasady dotyczące oceny pokonstrukcyjnej, przeprowadzanej przez dowolną osobę fizyczną lub prawną we Wspólnocie wprowadzającą produkt do obrotu, w przypadkach w których ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie wypełnia obowiązków w zakresie oceny zgodności produktów z dyrektywą; Wynika to z obowiązujących przepisów, jednak od tej chwili także skutery wodne będą jednoznacznie objęte przepisami, doprecyzowany też zostanie status i obowiązki prywatnych importerów;

7) w odniesieniu do obowiązku umieszczenia oznakowania CE, zostaną nim od chwili obecnej objęte wszystkie silniki stacjonarne i zaburtowe bez zintegrowanego układu wydechowego;

8) zaktualizowanie zasad dotyczących emisji spalin i hałasu (zob. poniżej);

9) nowe zasady dotyczące sprawozdawczości: w terminie 5 lat państwa członkowskie UE muszą zdać Komisji sprawozdanie z egzekwowania przepisów dyrektywy;

10) dostosowanie do horyzontalnych zasad dotyczących akredytacji, oznakowania CE, nadzoru rynku i kontroli produktów wprowadzonych do obrotu w UE;

11) wprowadzenie bardziej elastycznych procedur oceny zgodności.

Komisja Europejska przeprowadziła szeroko zakrojone konsultacje z kluczowymi podmiotami, obejmującymi państwa członkowskie, jednostki notyfikowane, europejski przemysł jachtowy (silnie zdominowany przez MŚP), producentów silników oraz stowarzyszenia żeglarskie (użytkowników).

Przygotowując niniejszy projekt sprawozdania, sprawozdawca wziął pod uwagę poglądy szerokiego spektrum podmiotów i wydaje się, że istnieje ogólna zgoda co do tego, że wniosek Komisji jest wyważony. Z tego właśnie względu w niniejszym projekcie sprawozdania sprawozdawca zgłosił ograniczoną liczbę poprawek, głównie technicznych dostosowań i wyjaśnień.

Sprawozdawca skupił się w swoich poprawkach na dostosowaniu definicji, by stały się bardziej precyzyjne, oraz na wyjaśnieniu szczegółowego zakresu stosowania szeregu konkretnych przepisów. Dodatkowo sprawozdawca miał na celu doprecyzowanie obowiązków importera w odniesieniu do oceny pokonstrukcyjnej; wprowadził propozycje dotyczące poprawy identyfikowalności i określenia, w jakich przypadkach konieczne jest oznakowanie CE, zapewnił też utrzymanie istniejących kontroli prowadzonych przez jednostki notyfikowane w stosunku do większych łodzi, mogących wypływać na pełne morze. Sprawozdawca uznał też, że konieczne jest bardziej szczegółowe określenie dokładnego zastosowania szeregu istotnych wymogów bezpieczeństwa (utrzymywanie się na powierzchni, elektryczność, gaz, wietrzenie zbiorników paliwa).

Sprawozdawca postanowił też przedstawić zaktualizowany system określania kategorii projektowych łodzi, który likwiduje obecnie przyjęte powiązanie kategorii projektowej z zamierzonym użytkowaniem według lokalizacji geograficznej (np. warunki pełnomorskie lub na wodach osłoniętych). Ta proponowana zmiana przejmuje dodatkowo terminologię stosowaną w odnośnej międzynarodowej normie zharmonizowanej. Sprawozdawca zgłasza jednak tę propozycję z zastrzeżeniem – tylko jeżeli nie okaże się ona zbyt kosztowna dla producentów w UE zobowiązanych dostosować się do niej. Sprawozdawca rozważy

zwrócenie się do kolegów posłów o wyrażenie zgody na zamówienie przez komisję IMCO ograniczonej oceny skutków przed utrzymaniem lub wycofaniem tych poprawek, ponieważ takie proponowane zmiany w systemie nie były ujęte w ocenie skutków towarzyszącej wnioskowi Komisji.

Dostosowanie w skali światowej

Wniosek Komisji dostosowuje przepisy UE do najnowszych regulacji Agencji Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych dotyczących silników z zapłonem iskrowym (benzyna) i z zapłonem samoczynnym (diesel). Oznacza to, że USA, Kanada, UE i Japonia będą dysponowały wspólnymi granicznymi wielkościami emisji z silników rekreacyjnych jednostek pływających, co powinno stanowić silną motywację dla innych porządków prawnych – takich jak np. Australia, która rozważa regulacje w tym sektorze – do przyjęcia podobnego podejścia.

Sektor silników rekreacyjnych jednostek pływających jest niewielki. Nawet w największym segmencie rynku silników (silniki przyczepne) całkowita sprzedaż w 2009 r. wyniosła 457 000 jednostek silnikowych spośród 105 rodzajów silników. Kolejna generacja silników przyczepnych, silników skuterów wodnych i silników z zapłonem samoczynnym diesela wraz z dodatkowym oczyszczaniem spalin, przy bardzo znaczących kosztach rozwoju i produkcji, będzie wymagała globalnego podejścia, by ich cena była przystępna. Wniosek Komisji rozpoczyna ten proces, a poprawka 19 ma na celu zapewnienie takiego globalnego podejścia na kolejnym etapie zmniejszenia emisji spalin.

Emisje spalin

Powszechne jest przekonanie, że omawiany sektor ma ograniczony wpływ na środowisko zważywszy na niską liczbę jednostek pływających będących w użyciu w porównaniu do innych pojazdów silnikowych, na co dodatkowo nakłada się spadek wielkości sprzedaży od 2007 r. (o połowę) oraz ograniczony czas użytkowania w skali roku. W tym kontekście sektor produkcji w najwyższym możliwym stopniu zintegrował względy ochrony środowiska z obecnie stosowanymi technologiami oraz poparł jak najszybsze ich wdrożenie po akceptowalnych dla sektora kosztach. Sprawozdawca zgadza się z wnioskiem, do jakiego doszła Komisja w ocenie skutków, z której wynika, że proponowane graniczne wartości emisji spalin stanowią najbardziej rygorystyczne, lecz mimo to wykonalne ograniczenie w danym horyzoncie czasowym.

We wniosku proponuje się zmniejszenie wartości emisji tlenu węgla dla niektórych kategorii stacjonarnych i zaburtowych silników benzynowych z zapłonem iskrowym oraz brak zmian dla silników diesela z zapłonem samoczynnym, które zawsze emitują niskie poziomy tlenu węgla. Jeszcze bardziej znacząca redukcja wszystkich trzech czynników zanieczyszczenia powietrza (HC, NO_x i CO) w silnikach z zapłonem iskrowym jest możliwa wyłącznie poprzez dodatkowe oczyszczanie spalin wprowadzające technologię katalizatora trójdrożnego, która niestety nie jest jeszcze w wystarczającym stopniu rozwinięta w silnikach przyczepnych i silnikach skuterów wodnych. Niezależnie od ograniczeń fizycznych w chwili bieżącej inwestycje konieczne do rozwoju tych technologii są dla sektora zbyt kosztowne.

Wniosek wprowadza ograniczenie całkowitych emisji HC i NO_x z silników przyczepnych i silników skuterów wodnych o co najmniej 25%, jednak osiągnięcie tego poziomu wymaga zwiększenia emisji CO. Mamy więc do czynienia z czystym kompromisem w zakresie spalin.

Jeżeli zmniejszą się emisje HC i NO_x, będzie to oznaczało wzrost emisji tlenu węgla. Sprawozdawca nakłania kolegów posłów do pamiętania o tym fakcie i popiera propozycje Komisji dotyczące kluczowej kwestii emisji do środowiska.

Sprawozdawca zauważa jednak starania sektora, by jak najwcześniej spełnić wymogi w zakresie emisji i popiera pomysł skrócenia okresu przejściowego zaproponowanego przez Komisję, by do końca 2014 r. zapewnić pełne stosowanie zasad w stosunku do większości silników (zob. poprawka 20). Zastosowanie dłuższego okresu przejściowego byłoby ograniczone do silników przyczepnych z zapłonem iskrowym o mocy poniżej 15 kilowatów i produkowanych wyłącznie przez MŚP, w przypadku których potrzeba więcej czasu na dostosowanie (zob. art. 58 ust. 2 wniosku Komisji).

Dodatkowo sprawozdawca zgłosił poprawkę wspierającą zastosowanie biopaliw i zaproponował też zbadanie przez Komisję w terminie 5 lat możliwości ewentualnego wykluczenia kolejnego etapu zmniejszenia emisji z silników.

Emisja hałasu

Wstępne rozmowy w komisji parlamentarnej sugerują, że posłowie uważniej przyjrzą się poziomom emisji hałasu i jego oddziaływaniu na środowisko. Także w odniesieniu do tej kwestii sprawozdawca pragnie przypomnieć kolegom, że konieczne jest uwzględnienie fizycznych ograniczeń dotyczących jakichkolwiek usprawnień w wymogach proponowanych przez Komisję w porozumieniu z zainteresowanymi stronami.

Warto wiedzieć, że w następstwie szeroko zakrojonych badań sektorowych nad hałasem emitowanym przez łódzie zgromadzono kompleksowe dane na temat dźwięków emitowanych przez łódzie, w celu opracowania zarówno wartości granicznych w dyrektywie, jak i testu standardowego ISO. Wyniki uzyskały niezależne potwierdzenie w ramach jednego z projektów PR6. Holowanie typowej łodzi motorowej o długości 5,5 m przy prędkości 70 km/godz. wykazało, że hałas emitowany przez kadłub na wodzie wynosi 72 dB przy odległości 25 m od mikrofonu. Producenci silników zgodzili się, że ich silniki nie powinny być głośniejsze niż kadłub łodzi i dzięki temu doprowadzono do pewnych zmian konstrukcyjnych, by zmieścić się w limicie. Odpowiednio hałas kadłuba i silnika, oba w wysokości 72 dB, przełożył się na wartość 75 dB, która została określona jako wymóg w dyrektywie. Niższe wartości dotyczą mniejszych łodzi i silników, a dodatkowe 3 dB okazały się konieczne ze względu na różnorodność instalacji silnikowych.

Obecna metoda testowa jest określona w zharmonizowanej normie EN ISO 14509, część 1. Wartości graniczne określone w omawianym wniosku przedstawiają to, co faktycznie może zostać osiągnięte przy obecnych założeniach konstrukcyjnych łodzi. Sprawozdawca stoi na stanowisku, że hałas silnika nie może już w znaczący sposób przyczynić się do obniżenia wartości dźwięków emitowanych przez łódź. Dla przykładu – jeżeli celem dalszego ograniczania dźwięku silnika byłoby 10 dB (co jest niemożliwe do osiągnięcia), zmniejszyłoby to całkowity poziom hałasu emitowanego przez łódź tylko o 3 dB. Sprawozdawca doszedł zatem do wniosku, że jakiegokolwiek surowsze środki w zakresie dźwięku wymagałyby całkowitego przeprojektowania łodzi, co w negatywny sposób wpłynęłoby na przestrzeń mieszkalną oraz w sposób istotny na bezpieczeństwo (wytrzymałość kadłuba, stabilność łodzi oraz zdolność żeglugową).

Co więcej, ponieważ łodzie najczęściej nie pływają po gładkiej powierzchni, głównym czynnikiem powodującym hałas emitowany przez łódź są fale uderzające o kadłub. Hałas może być problemem na małych lub spokojnych jeziorach, a także na pewnych odcinkach rzek i kanałów, ale zdecydowanie nie jest problemem w większości realnych życiowych sytuacji. Na postrzeganie przez społeczeństwo hałasu z łodzi może też wpływać fakt, że większość łodzi kursujących po wodach pochodzi z czasów przed wprowadzeniem unijnych limitów emitowanego hałasu. Hałas jest też związany bardziej z zachowaniem użytkownika niż powodującą go technologią, zatem najlepszym sposobem na ograniczenie hałasu jest odpowiednie ograniczenie prędkości i nadzorowanie jego przestrzegania. Sprawozdawca zaleca w związku z tym, by koledzy posłowie nie wprowadzali do wniosku Komisji zmian dotyczących emisji hałasu.

25.4.2012

OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Salvatore Tatarella

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Kontekst

Wniosek Komisji w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych dotyczy przeglądu dyrektywy przyjętej w 1994 r., ustanawiającej podstawowe wymogi dotyczące bezpieczeństwa wprowadzanych do obrotu jednostek pływających. Dyrektywa 94/25/WE została już zmieniona dyrektywą 2003/44/WE, która wprowadziła szereg dopuszczalnych wartości emisji spalin i wytwarzanego hałasu dla jednostek pływających. W nowym wniosku Komisji proponuje się obniżenie dopuszczalnych wartości emisji ze względu na postęp technologiczny w dziedzinie silników rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych oraz podejmuje się próbę harmonizacji tych wartości na poziomie światowym, dostosowując je zwłaszcza do poziomów przyjętych w Stanach Zjednoczonych. Sektor rekreacyjnych jednostek pływających wywiera ograniczony wpływ na środowisko, zważywszy na niewielką liczebność jednostek pływających w porównaniu z liczebnością innych pojazdów silnikowych oraz ze względu na ograniczony czas ich użytkowania, wynoszący zaledwie kilka miesięcy w roku.

W dyrektywie określone są dopuszczalne wartości emisji spalin silników, takich jak pył zawieszony, tlenki azotu i węglowodory. Nie odnosi się do CO₂.

Przed ukończeniem ostatecznej wersji wniosku Komisja Europejska przeprowadziła szeroko zakrojone konsultacje z następującymi zainteresowanymi stronami: przemysł jachtowy, producenci silników, stowarzyszenia żeglarskie oraz państwa członkowskie. Wszystkie zainteresowane strony osiągnęły ogólne porozumienie w sprawie wniosku. Analizowany wniosek wiąże się z nowymi przepisami dla sektora, w którym zatrudnionych jest 270 tys. osób i w którym działa 37 tys. przedsiębiorstw. Sektor przemysłu jachtowego składa się przede wszystkim z MŚP (95% zainteresowanych przedsiębiorstw). Z tego powodu we

wniosku szczególna uwaga jest poświęcona MŚP sektora produkującego jednostki pływające oraz silniki do tych jednostek, z uwzględnieniem faktu, że niektóre przedsiębiorstwa produkują tylko niewielką liczbę silników przeznaczonych wyłącznie na rynek europejski. Od 2007 r., sektor ten przeżywa kryzys gospodarczy, który spowodował spadek o połowę całkowitej sprzedaży rekreacyjnych jednostek pływających.

Punkt widzenia sprawozdawcy

Sprawozdawca przyjmuje z zadowoleniem wnioski Komisji, popierając szczególnie cele dotyczące harmonizacji obecnie obowiązujących przepisów. Szczególnie ważne jest, aby nowa dyrektywa, pomimo że wzmacnia niektóre środki w celu spełnienia kryteriów środowiskowych, przyczyniła się do zwiększenia konkurencyjności sektora, dostosowując go do najbardziej zaawansowanych sektorów rynku na poziomie światowym. Pomogłoby to w szczególności w przeciwdziałaniu silnej konkurencji ze strony Stanów Zjednoczonych oraz pozwoliłoby Unii Europejskiej na odgrywanie wiodącej roli w przedmiotowym sektorze.

Ważnym elementem dyrektywy jest przyznanie okresu przejściowego w celu dostosowania do nowych wymogów w zakresie emisji: sprawozdawca popiera wydłużenie tego okresu do trzech lat dla małych i średnich przedsiębiorstw produkujących silniki przyczepne o mocy mniejszej niż 15 kW. Nie zaproponowano natomiast żadnej zmiany istniejących dopuszczalnych wartości hałasu, ze względu na fakt, że takie dopuszczalne wartości nie dotyczą jedynie czynnika hałasu, ale również zewnętrznych warunków środowiskowych: te dwa elementy powodują, że zmiana obowiązujących przepisów jest wyjątkowo trudna.

Sprawozdawca jest głęboko przekonany, że kontrola emisji hałasu powinna odbywać się na szczeblu lokalnym, za pomocą zaostrzenia przepisów dotyczących ograniczenia prędkości. Hałas jest również ściśle związany z zachowaniem użytkowników i z poszanowaniem przepisów dotyczących żeglugi rekreacyjnej. Sprawozdawca wzywa Komisję do rozważenia możliwości wprowadzenia w ciągu pięciu lat nowego etapu w celu zmniejszenia emisji z silników jednostek pływających, przy uwzględnieniu zmian technologicznych, oraz w celu uwzględnienia w przepisach prawnych problemu związanego z wyciekami paliw. Sprawozdawca na koniec wyraża opinię, że wniosek należy przyjąć w wyjątkowo pilnym trybie, by zapewnić jak najszybsze przetransponowanie i wdrożenie dyrektywy przez państwa członkowskie,

POPRAWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 22 preambuły**

Tekst proponowany przez Komisję

(22) W zależności od kategorii paliwa i mocy należy stosować cykle badań silników urządzeń morskich opisane w odpowiedniej normie ISO.

Poprawka

(22) W zależności od kategorii paliwa i mocy należy stosować cykle badań silników urządzeń morskich opisane w odpowiedniej normie ISO. ***Dla morskich napędów hybrydowych mających inne właściwości techniczne niż standardowe silniki spalinowe należy opracować odrębny cykl badań.***

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 26 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26a) Państwa członkowskie powinny sprawdzić, czy podejmują skuteczne krajowe działania dotyczące konkretnych regionów, jak np. wprowadzenie lub dostosowanie ograniczeń prędkości, aby w jak największym stopniu ograniczyć emisje hałasu.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 28 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(28) ***Istotne jest, by wyjaśnić producentom i użytkownikom, że stosując na produkcie oznakowanie CE producent deklaruje zgodność danego produktu ze wszystkimi obowiązującymi wymogami i bierze na siebie pełną odpowiedzialność za zgodność.***

Poprawka

(28) ***Stosując na produkcie oznakowanie CE, producenci powinni ponosić pełną odpowiedzialność za zgodność danego produktu z obowiązującymi przepisami. Powinno się szerzej informować o tym producentów i użytkowników, tak aby zrealizować cele oznakowania CE.***

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 53 – ustępy 2 a i 2 b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Najpóźniej pięć lat od dnia, o którym mowa w art. 57 ust. 1 akapit drugi, Komisja, uwzględniając wszystkie ważne inicjatywy rynkowe, przedstawia sprawozdanie na temat:

- technicznej wykonalności dalszego ograniczania emisji spalin silników rekreacyjnych jednostek pływających, przy uwzględnieniu opłacalności technologii oraz potrzeby ustalenia ujednoliconych na szczeblu światowym wartości dla tego sektora; oraz

- potrzeby ograniczenia wycieków paliwa.

W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.

PROCEDURA

| | |
|---|---|
| Tytuł | Rekreacyjne jednostki pływające i skutery wodne |
| Odsyłacze | COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD) |
| Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu | IMCO 13.9.2011 |
| Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu | ENVI 13.9.2011 |
| Sprawozdawca(y) Data powołania | Salvatore Tatarella 28.9.2011 |
| Rozpatrzenie w komisji | 20.3.2012 |
| Data przyjęcia | 25.4.2012 |
| Wynik głosowania końcowego | +: 56 -: 0 0: 6 |

| | |
|--|--|
| <p>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</p> | <p>Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Lajos Bokros, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott</p> |
| <p>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</p> | <p>Vicky Ford, Jacqueline Foster, Julie Girling, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Vittorio Prodi, Michèle Rivasi, Renate Sommer, Struan Stevenson, Anna Záborská, Andrea Zanoni</p> |

24.4.2012

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Roberts Zile

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wniosek Komisji Europejskiej w sprawie zmiany dyrektywy o rekreacyjnych jednostkach pływających (94/25/WE) ma na celu zmniejszenie wpływu rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych na środowisko dzięki zmianie granicznych wartości emisji spalin z silników jednostek pływających i wartości granicznych emisji hałasu oraz istotnej modernizacji obowiązujących wymogów bezpieczeństwa. Dodatkowym celem tej inicjatywy jest zagwarantowanie takich samych regulacji prawnych jak obowiązujące u głównych partnerów handlowych UE oraz sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego jednostek pływających. Obejmuje ona jednostki motorowe, żaglówki, skutery wodne (jet ski), ich silniki i elementy, które nie są wykorzystywane w celach komercyjnych. Przewiduje się, że nowe ustawodawstwo wejdzie w życie w połowie 2015 r.

Emisje spalin

Ustalając surowsze limity emisji NO_x i węglowodorów (HC) zmieniona dyrektywa dostosowuje emisje spalin z silników rekreacyjnych jednostek pływających do surowszych przepisów obowiązujących w Stanach Zjednoczonych. Takie same limity emisji dla rynków Stanów Zjednoczonych i UE oraz Kanady i Japonii pozwolą unijnym producentom dokonać oszczędności w odniesieniu do kosztów rozwoju, produkcji i certyfikacji ich asortymentu produktów. Sprawozdawca zgadza się z Komisją i ze sprawozdawcą komisji przedmiotowo właściwej w następujących kwestiach: Proponowane graniczne wartości emisji spalin stanowią najbardziej rygorystyczne, lecz mimo to wykonalne ograniczenie w danym horyzoncie czasowym. Jeszcze bardziej znacząca redukcja wszystkich trzech czynników zanieczyszczenia powietrza (HC, NO_x i CO) w silnikach z zapłonem iskrowym jest możliwa wyłącznie poprzez dodatkowe oczyszczanie spalin wprowadzające technologię katalizatora trójdrożnego. Niezbędna technologia nie jest jednak jeszcze wystarczająco dopracowana

i wymaga inwestycji, które w chwili bieżącej są dla sektora zbyt kosztowne. Ponadto sprawozdawca zgadza się z wnioskiem Komisji, że należy wprowadzić trzyletni okres przejściowy dla wszystkich producentów silników oraz dodatkowe trzy lata dla małych i średnich przedsiębiorstw, które produkują silniki przyczepne z zapłonem iskrowym o mocy poniżej 15 kW, aby zagwarantować, że straty ekonomiczne i społeczne będą minimalne.

Wniosek Komisji w sprawie nowego wymogu konstrukcyjnego polegającego na obowiązkowej instalacji zbiorników nieczystości lub pokładowych systemów oczyszczania ścieków powinien zostać przychylnie przyjęty, ponieważ przyczynia się do ochrony środowiska morskiego oraz zapobiega wylewaniu ścieków do morza.

Emisja hałasu

Sprawozdawca popiera propozycję Komisji, aby zachować aktualne wartości graniczne emisji hałasu, gdyż dalsza ich redukcja wymagałaby znacznych zmian w projektowaniu silników. Należy pamiętać, że hałas powodowany przez rekreacyjne jednostki pływające jest warunkowany licznymi czynnikami, takimi jak silnik, kadłub, koncentracja łodzi w jednym miejscu, prędkość, zachowanie użytkownika, warunki geograficzne i pogoda. Dlatego dyrektywa umożliwi przyjmowanie środków krajowych wyznaczających bardziej rygorystyczne wartości graniczne, takie jak minimalną odległość od brzegu lub zakaz wstępu jednostek pływających na pewne obszary. Sprawozdawca uważa, że każda wymiana poglądów w sprawie najlepszych praktyk między państwami członkowskimi będzie sprzyjać proporcjonalności stosownych przepisów krajowych i pomoże podjąć odpowiednie działania. W tym kontekście sprawozdawca przywołuje kilka wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (zwłaszcza sprawy C-142/05 i C-433/05). Poprawki nr 2 i 5 mają na celu zachęcenie Komisji do ułatwienia tego procesu.

Wymogi bezpieczeństwa

Sprawozdawca podkreśla znaczenie nowej ogólnej klauzuli bezpieczeństwa, która zawiera podstawę prawną, na mocy której można usunąć z rynku niebezpieczną jednostkę, jeżeli produkt nie spełnia wymogów bezpieczeństwa dyrektywy lub jeżeli produkt stwarza, generalnie rzecz biorąc, zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia osób, mienia lub środowiska.

Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje bardziej restrykcyjne obowiązki dla producentów, importerów i dystrybutorów, którzy muszą wykazać zgodność ich produktów (tj. oznakowanie CE) za pośrednictwem odpowiednich procedur oceny zgodności. Ponieważ większość sprowadzanych prywatnie jednostek pływających pochodzi z krajów trzecich, wyraża zadowolenie, że prywatni importerzy są teraz wyraźnie objęci obowiązkami wynikającymi z dyrektywy i dotyczącymi oceny pokonstrukcyjnej. Aby jednak zagwarantować, że te jednostki pływające spełniają zaostrzone wymogi dyrektywy, państwa członkowskie muszą dopilnować, aby dokonywano odpowiednich i skutecznych kontroli zarówno na zewnętrznych granicach UE, jak i w samej Unii.

Technologie hybrydowe

Sprawozdawca uważa, że rozwój technologii silników hybrydowych w przypadku

rekreacyjnych jednostek pływających powinien zostać wzięty pod uwagę – w samej dyrektywie – jako innowacyjne rozwiązanie w dziedzinie układów napędowych. Złożone przez sprawozdawcę poprawki 1, 3, 6 i 7 gwarantują, że innowacyjne rozwiązania napędowe i cykle badawcze dla silników hybrydowych zostaną objęte dyrektywą.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 4 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) W przyszłości należy podjąć też odpowiednie środki, by zbierać dane dotyczące emisji dwutlenku węgla (CO₂) z silników rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych.

Uzasadnienie

Należy obliczyć ślad węglowy sześciu milionów rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, w celu ocenienia najpierw skali problemu, a następnie rozwiązania go. Jak twierdzi Komisja, nadal nie istnieje inwentarz śladu węglowego z rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 8 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) Należy również sformułować definicje „jednostki pływającej zbudowanej na własny użytek” i „prywatnego importera”, specyficzne dla tego sektora, aby ułatwić zrozumienie i jednolite stosowanie niniejszej dyrektywy.

(8) Należy również sformułować definicje „jednostki pływającej zbudowanej na własny użytek” i „prywatnego importera”, specyficzne dla tego sektora, aby ułatwić zrozumienie i jednolite stosowanie niniejszej dyrektywy. ***Konieczne jest rozszerzenie definicji „silnika napędowego” znajdującej się***

w dyrektywie 94/25/EWG, by objęła ona również innowacyjne rozwiązania napędowe.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka ma na celu rozszerzenie definicji „silnika napędowego”, ponieważ nowe dostępne aktualnie technologie hybrydowe, które mogą nabrać w przyszłości większego znaczenia, nie zostały uwzględnione w dyrektywie.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 12 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Mając na uwadze szczególny charakter działalności gospodarczej prowadzonej przez małych i średnich przedsiębiorców w zakresie produkcji rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, powinni oni podlegać szczególnej formie ochrony ze względu na duży ciężar inwestycyjny takiej działalności.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 15 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15) Wprowadzając produkt objęty niniejszą dyrektywą do obrotu, importerzy powinni umieścić na produkcie swoją nazwę i adres kontaktowy, pod którym są osiągalni. ***Należy wprowadzić wyjątki od tej zasady***, w przypadkach gdy takie oznaczenie nie jest możliwe ze względu na wielkość lub charakter elementu składowego.

(15) Wprowadzając produkt objęty niniejszą dyrektywą do obrotu, importerzy powinni umieścić na produkcie swoją nazwę i adres kontaktowy, pod którym są osiągalni. ***W przypadkach gdy takie oznaczenie nie jest możliwe ze względu na wielkość lub charakter elementu składowego importerzy powinni dostarczyć odpowiednią dokumentację, dzięki której taki element składowy może zostać zidentyfikowany.***

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 26 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(26) Zgodnie z zasadą pomocniczości przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny naruszać kompetencji państw członkowskich do wprowadzania wymagań, które uznają za konieczne, dotyczących nawigacji na niektórych szlakach wodnych w celu ochrony środowiska naturalnego, budowy szlaków wodnych i zapewniania na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że przepisy te nie wymagają modyfikacji jednostek pływających niezgodnych z niniejszą dyrektywą.

Poprawka

(26) Zgodnie z zasadą pomocniczości przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny naruszać kompetencji państw członkowskich do wprowadzania wymagań, które uznają za konieczne, dotyczących nawigacji na niektórych szlakach wodnych w celu ochrony środowiska naturalnego, budowy szlaków wodnych i zapewniania na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że przepisy te nie wymagają modyfikacji jednostek pływających niezgodnych z niniejszą dyrektywą **oraz że są uzasadnione i stosowne do zamierzonego celu. Komisja powinna ułatwić wymianę najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w sprawie stosowania art. 5 niniejszej dyrektywy przez ustanowienie odpowiedniego systemu takiej wymiany.**

Uzasadnienie

Sprawozdawca jest zdania, że wymiana poglądów na temat najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w sprawie stosowania art. 5 pomoże unikać nieproporcjonalnych środków i powinna być wspierana przez Komisję.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 39 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(39) W celu uwzględnienia postępu wiedzy technicznej oraz nowych dowodów naukowych należy powierzyć Komisji prawo przyjmowania aktów na podstawie

Poprawka

(39) W celu uwzględnienia postępu wiedzy technicznej oraz nowych dowodów naukowych należy powierzyć Komisji prawo przyjmowania aktów na podstawie

art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załącznika I część B sekcja 2 i część C sekcja 1, z wyjątkiem bezpośrednich lub pośrednich zmian wielkości emisji spalin lub hałasu oraz wartości liczby Froude'a i stosunku P/D, oraz załączników V, VII i IX. Szczególnie ważne jest, aby podczas przygotowań Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje, w tym na szczeblu ekspertów.

art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załącznika I część B sekcja 2 i część C sekcja 1, z wyjątkiem bezpośrednich lub pośrednich zmian wielkości emisji spalin lub hałasu oraz wartości liczby Froude'a i stosunku P/D, **by ująć też cykle badawcze dla silników hybrydowych, wprowadzić paliwa badawcze z mieszanek biopaliw do tabeli paliw badawczych po ich zaakceptowaniu na szczeblu międzynarodowym oraz by wprowadzać zmiany do załączników V, VII i IX.** Szczególnie ważne jest, aby podczas przygotowań Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje, w tym na szczeblu ekspertów.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza do dyrektywy systemy hybrydowe, gdyż nie zostały one uwzględnione przez Komisję podczas finalizacji prac nad dyrektywą, z uwagi na brak informacji na ten temat w tamtym momencie.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 44 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(44) Państwa członkowskie powinny ustanowić reguły w sprawie kar mających zastosowanie do naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy i zapewniać ich wykonywanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Poprawka

(44) Państwa członkowskie powinny ustanowić reguły w sprawie kar mających zastosowanie do naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy i zapewniać ich wykonywanie **przez jasno wyznaczone do tego zadania służby lub właściwe organy krajowe.** Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, **a ich egzekwowanie powinno następować bez zbędnej zwłoki.**

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 2 – litera a) – punkt (xiii)

Tekst proponowany przez Komisję

(xiii) amfibie;

Poprawka

(xiii) amfibie ***mogące funkcjonować zarówno na wodzie, jak i na lądzie;***

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. „silnik napędowy” oznacza dowolny silnik o spalaniu, wewnętrznym z zapłonem iskrowym lub samoczynnym, stosowany do napędzania;

Poprawka

5. „silnik napędowy” oznacza dowolny silnik o spalaniu wewnętrznym, z zapłonem iskrowym lub samoczynnym, stosowany ***bezpośrednio lub pośrednio*** do napędzania;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka ma zagwarantować, że wszystkie rodzaje układów hybrydowych będą musiały spełniać wymogi z zakresu granicznych wielkości emisji zawarte w załączniku I.B, ponieważ technologia hybrydowa nie została uwzględniona w dyrektywie.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Przepisy niniejszej dyrektywy nie uniemożliwiają państwom członkowskim przyjmowania przepisów dotyczących żeglugi na niektórych akwenach w celu ochrony środowiska naturalnego, budowy dróg wodnych i zapewnienia na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie jest związane to z koniecznością modyfikacji jednostek pływających spełniających wymogi niniejszej dyrektywy.

Poprawka

Przepisy niniejszej dyrektywy nie uniemożliwiają państwom członkowskim przyjmowania przepisów dotyczących żeglugi na niektórych akwenach w celu ochrony środowiska naturalnego, ***w tym przed halasem,*** budowy dróg wodnych i zapewnienia na nich bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie jest związane to z koniecznością modyfikacji jednostek pływających spełniających wymogi niniejszej dyrektywy ***oraz że przepisy te są uzasadnione i proporcjonalne. Komisja ułatwia wymianę najlepszych praktyk***

*między państwami członkowskimi
i ustanawia odpowiedni system takiej
wymiany.*

Uzasadnienie

Sprawozdawca jest zdania, że wymiana poglądów na temat najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w sprawie stosowania art. 5 pomoże unikać nieproporcjonalnych środków i powinna być wspierana przez Komisję.

Poprawka 11

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 49 – ustęp 1 – litera a a) (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*aa) załącznik I część B punkt 2.3.1 w celu
ujęcia również cykli badawczych dla
hybrydowych silników napędowych;*

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka proponuje dodanie, na mocy uprawnień przyznanych Komisji, cykli badawczych dla hybryd, po uzgodnieniu wspólnego zestawu takich cykli badawczych na szczeblu międzynarodowym.

Poprawka 12

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 50 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w artykule 49, następuje na *czas nieokreślony* od dnia określonego w art. 60.

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w artykule 49, następuje na *okres siedmiu lat* od dnia określonego w art. 60. *Komisja sporządza sprawozdanie na temat przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed upływem tego siedmioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem*

każdego okresu licząc od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik – część A – punkt 2.3

Tekst proponowany przez Komisję

Jednostka pływająca powinna być zaprojektowana tak, aby zminimalizować ryzyko wypadnięcia za burtę i ułatwić możliwość powrotu na pokład.

Poprawka

Jednostka pływająca powinna być zaprojektowana tak, aby zminimalizować ryzyko wypadnięcia za burtę i ułatwić możliwość powrotu na pokład. ***Należy zagwarantować dostęp do urządzeń umożliwiających powrót na pokład lub możliwość ich aktywacji bez pomocy osób trzecich.***

Uzasadnienie

Sposób zaprojektowania jednostki pływającej powinien umożliwiać samodzielny powrót na pokład ze względów bezpieczeństwa, co jest szczególnie istotne w warunkach, w których woda jest zimna. Poprawka dostosowuje też tekst do wymogów obowiązujących w USA.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik 1 – część A – punkt 5 – punkt 5.3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Należy zwrócić uwagę na zabezpieczenia wszystkich obwodów zasilanych z akumulatorów przed przeciążeniem i zwarcie, z wyjątkiem obwodu rozrusznika silnika. Należy zapewnić wentylację, aby nie dopuścić do gromadzenia się gazów ***wydzielanych z akumulatorów***. Akumulatory należy solidnie zamocować i zabezpieczyć przed zalaniem wodą.

Poprawka

Należy zwrócić uwagę na ***odpowiednie*** zabezpieczenia wszystkich obwodów zasilanych z akumulatorów przed przeciążeniem i zwarcie, z wyjątkiem obwodu rozrusznika silnika ***zasilanego z akumulatora***. ***Obwody napędu elektrycznego są zaprojektowane i zainstalowane w sposób uniemożliwiający jakiegokolwiek niepożądane interakcje z pozostałymi obwodami. Instalacja gwarantuje, że temperatura urządzeń przechowujących energię elektryczną nie przekracza maksymalnych wartości granicznych***

zalecanych przez producenta. Należy zapewnić wentylację, aby nie dopuścić do gromadzenia się gazów **wybuchowych**. Akumulatory należy solidnie zamocować i zabezpieczyć przed zalaniem wodą.

Uzasadnienie

Hybrydowe układy napędowe mogą powodować nowe zagrożenia na jednostce pływającej z powodu przegrzania akumulatora, co może z kolei mieć potencjalnie tragiczne rezultaty i prowadzić do spadków napięcia powodowanych przez potężny elektryczny silnik hybrydowy, blokując tym samym wszystkie urządzenia elektroniczne na jednostce pływającej, w tym systemy sterowania silnika, jeśli nie są one odpowiednio odizolowane od pozostałych obwodów. Niezbędny jest oddzielny obwód elektryczny tam, gdzie wyposażenie zapewniające łączność radiową i bezpieczeństwo musi funkcjonować nawet jeśli wystąpi awaria obwodu napędu elektrycznego.

PROCEDURA

| | | |
|---|--|-----------|
| Tytuł | Rekreacyjne jednostki pływające i skutery wodne | |
| Odsyłacze | COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD) | |
| Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu | IMCO 13.9.2011 | |
| Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu | TRAN 13.9.2011 | |
| Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania | Roberts Zīle 17.10.2011 | |
| Rozpatrzenie w komisji | 26.3.2012 | 23.4.2012 |
| Data przyjęcia | 24.4.2012 | |
| Wynik głosowania końcowego | +: 35 –: 0 0: 1 | |
| Posłowie obecni podczas głosowania końcowego | Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Artur Zasada, Roberts Zīle | |
| Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego | Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Tatjana Ždanoka | |

PROCEDURA

| | | | | |
|---|---|-------------------|-----------|-----------|
| Tytuł | Rekreacyjne jednostki pływające i skutery wodne | | | |
| Odsyłacze | COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD) | | | |
| Data przedstawienia w PE | 20.7.2011 | | | |
| Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu | IMCO 13.9.2011 | | | |
| Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu | ENVI 13.9.2011 | TRAN 13.9.2011 | | |
| Sprawozdawca(y) Data powołania | Malcolm Harbour 27.9.2011 | | | |
| Rozpatrzenie w komisji | 24.1.2012 | 28.2.2012 | 25.4.2012 | 21.6.2012 |
| Data przyjęcia | 21.6.2012 | | | |
| Wynik głosowania końcowego | +: -: 0: | 30 1 0 | | |
| Posłowie obecni podczas głosowania końcowego | Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Christian Engström, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler | | | |
| Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego | Raffaele Baldassarre, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal | | | |
| Data złożenia | 26.6.2012 | | | |