



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2011(0197)(COD)

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 Zīle

PA_Legam

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 umożliwia 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 wymagania 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 oceny 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 szczególnie 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

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

(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.

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 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 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

Poprawka

5. „silnik napędowy” oznacza dowolny

silnik o spalaniu, wewnętrznym z zapłonem iskrowym lub samoczynnym, stosowany do napędzania;

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 sprzeciwi 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	