

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych

COM(2011) 456 wersja ostateczna – 2011/0197 (COD)

(2012/C 43/07)

Sprawozdawca: **Miklós PÁSZTOR**

Rada, w dniu 1 września 2011 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 13 września 2011 r., postanowiły, zgodnie z art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych

COM(2011) 456 wersja ostateczna – 2011/0197 (COD).

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 10 listopada 2011 r.

Na 476. sesji plenarnej w dniach 7 i 8 grudnia 2011 r. (posiedzenie z 8 grudnia 2011 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 143 do 7 – 10 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Zalecenia

1.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek w sprawie dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych. Uważa, że jest to istotny krok na drodze do realizacji wspólnych celów UE. Choć dyrektywa ta dotyczy dziedziny o ograniczonym znaczeniu, jej wejście w życie przyczyni się do realizacji wielu celów przekrojowych. Chodzi tu na przykład o cele w dziedzinie konkurencyjności i zatrudnienia wchodzące w zakres strategii „Europa 2020”. Zaostrzenie norm w zakresie ochrony środowiska przyczyni się do osiągnięcia celów strategii dotyczących różnorodności biologicznej i czystego powietrza.

1.2 EKES uważa za szczególnie istotne, iż nowe przepisy wzmacniają konkurencyjność omawianego sektora, i to pomimo zaostrzenia wymogów środowiskowych. W istocie, służą one dostosowaniu do oczekiwań rynków światowych i usunięciu barier dla konkurencyjności. EKES wyraża nadzieję, że w coraz większej liczbie dziedzin można będzie osiągnąć podobną synergię między wymaganiami jakościowymi a konkurencyjnością. Zaleca ponadto ściślejszą współpracę w ramach partnerstwa transatlantyckiego, aby uzyskać podobne podejście do parametrów jakości.

1.3 EKES z uznaniem przyjmuje dążenie Komisji, by zapewnić odpowiednie i niezawodne funkcjonowanie poszczególnych organów. Jednocześnie Komitet zauważa, że użyte sformułowania są tak ogólne, że można by zastosować takie same procedury i utworzyć takie same organy dla każdego innego rodzaju towaru.

1.4 Ogólnie, EKES zgadza się także ze szczegółowymi rozwiązaniami zawartymi w omawianym wniosku. Zaleca jednak, by określono precyzyjnie następujące kwestie:

— Należy jasno wskazać, że normy dotyczące bezpieczeństwa i emisji odnoszą się do wszystkich akwenów, a nie tylko do mórz.

— Normy bezpieczeństwa dotyczą wszystkich rodzajów jednostek, o których mowa.

— Dla mniejszych silników można także przewidzieć krótsze okresy przejściowe.

— Jeśli chodzi o emisję hałasu, trzeba wzmocnić europejską kontrolę przepisów lokalnych.

1.5 EKES pragnie, by Unia Europejska starała się odgrywać rolę prekursora w dziedzinie norm i przepisów środowiskowych oraz być przykładem dla reszty świata.

1.6 Na podstawie doświadczeń zgromadzonych w ramach opracowywania tej dyrektywy EKES oczekuje, że Komisja Europejska włączając będzie do konsultacji jak najszersze grupy i czuwać nad tym, by kwestionariusze były dostępne i mogły być wypełnione we wszystkich językach uczestników.

2. Streszczenie wniosku w sprawie dyrektywy

2.1 Wniosek Komisji ma na celu wprowadzenie dwojakich zmian do przepisów dyrektywy o prywatnych rekreacyjnych jednostkach pływających przyjętej w 1994 r. Z jednej strony chodzi o zaostrzenie wymogów środowiskowych, a z drugiej o dostosowanie ram prawnych.

2.1.1 Zmiana norm dotyczących ochrony środowiska jest pożądana z dwóch powodów. Z jednej strony z powodu rosnącej liczby jednostek pływających i skutków tego zjawiska dla środowiska naturalnego; gwałtownie wzrosły bowiem zwłaszcza emisje tlenków azotu, ale w regionach, których to dotyczy, stwierdzono także zwiększone ilości innych zanieczyszczeń. Z drugiej strony łagodne normy dotyczące emisji ograniczają konkurencyjność na rynku międzynarodowym, zwłaszcza w stosunku do USA, co stawia naszych eksporterów w trudnej sytuacji.

2.1.2 W następstwie przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i decyzji 768/2008/WE należy opracować również nową dyrektywę o rekreacyjnych jednostkach pływających. Jeśli chodzi o obowiązki podmiotów gospodarczych, organy oceny zgodności i ich kompetencje, organy nadzoru rynku i oznakowanie CE, w wymienionych rozporządzeniach zobowiązano Komisję do zharmonizowania przepisów sektorowych, przede wszystkim aby uniknąć wątpliwości związanych z oceną skutków. Zwiększy to pewność prawa, z korzyścią dla wszystkich podmiotów.

2.2 We wniosku podjęto próbę sformułowania bardziej precyzyjnych definicji niż te, które funkcjonowały dotąd w omawianej dziedzinie. Sprecyzowano pojęcia „rekreacyjna jednostka pływająca” i „jednostka pływająca zbudowana na własny użytek”, a także odpowiednie odstępstwa. Ponadto zdefiniowano poszczególne podmioty obecne na rynku.

2.3 Następnie we wniosku opisano szczegółowo organy oceny zgodności w dziedzinie ochrony konsumentów i ochrony środowiska, a także ich funkcjonowanie i kompetencje. We wniosku umożliwiono ogólnie władzom lokalnym i krajowym wykorzystanie przepisów dyrektywy jako podstawy oraz, zgodnie z zasadą pomocniczości, uwzględnienie możliwości i potrzeb lokalnych w trakcie wdrażania.

2.4 W załącznikach do wniosku w sprawie dyrektywy przedstawiono wymogi w zakresie bezpieczeństwa i zdrowia, normy środowiskowe oraz inne dokumenty proceduralne. Wszystkie te przepisy są dostosowane do warunków bezpieczeństwa właściwych dla żeglugi. Zaostrzono normy dotyczące emisji szkodliwych substancji i tym samym dostosowano je do porównywalnych norm obowiązujących w USA.

2.4.1 Jednakże wniosek w sprawie dyrektywy nie zawiera zaleceń co do zmiany maksymalnych wartości emisji hałasu. Są one bowiem związane z szeregiem czynników, które trudno byłoby uregulować na szczeblu Unii. Szczególnie istotna jest tu rola przepisów lokalnych.

2.5 Ze względu na charakter omawianej dziedziny w dyrektywie zastrzeżono dla Komisji Europejskiej prawo do zmiany opisanych w załącznikach dokumentów technicznych i procedur oceny zgodności dotyczących norm środowiskowych, z wyjątkiem maksymalnych wartości. Umożliwi to dostosowanie się z niezbędną elastycznością do postępu naukowo-technicznego.

2.6 Istotny aspekt dyrektywy to okres przejściowy dla producentów i dystrybutorów; jest on wystarczająco długi, by mogli oni dostosować się do nowych przepisów. Ogólnie w odniesieniu do norm dotyczących emisji jest to okres trzech lat od chwili wejścia w życie dyrektywy. Okres ten może zostać przedłużony o trzy lata w wypadku MŚP produkujących i udostępniających na rynku silniki przyczepne z zapłonem iskrowym o mocy mniejszej niż 15 kilowatów.

3. Ocena ogólna

3.1 Omawiany wniosek ustanawia nowe przepisy dla sektora, w którym działa 37 tys. przedsiębiorstw zatrudniających 270 tys. osób i wytwarzających produkty końcowe – silniki i części⁽¹⁾, i który obejmuje także tzw. produkcję na własny użytek (związany z rekreacją). Zgodnie z podaną interpretacją chodzi tu o jednostki pływające o długości od 2,5 do 24 metrów, których nie wykorzystuje się do odpłatnego transportu pasażerskiego. By zaradzić stwierdzonym wcześniej brakom, nowe przepisy uwzględniają specjalną kategorię obejmującą łodzie motorowe o długości do 4 m.

3.2 EKES z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Komisji zmierzające do zaostrzenia wymagań w zakresie ochrony środowiska i konsumenta również w tej dziedzinie, zgodnie z wyznaczonymi celami ogólnymi. Za szczególnie korzystną okoliczność należy uznać fakt, że nowe przepisy, mimo zaostrzenia wymagań związanych ze środowiskiem naturalnym, zwiększają konkurencyjność sektora przyczyniając się do dostosowania go do oczekiwań rynków światowych i eliminując w ten sposób zakłócenia konkurencji. EKES wyraża nadzieję, że w coraz większej liczbie dziedzin można będzie osiągnąć podobną synergię między wymaganiami jakościowymi a konkurencyjnością. Zaleca ponadto ściślejszą współpracę w ramach partnerstwa transatlantyckiego w odniesieniu do podobnego podejścia do parametrów jakości.

3.3 Choć Komisja podjęła wysiłki, by rozwiązać wiele problemów i w wielu przypadkach udało się jej im zaradzić, to można zastanawiać się, do jakiej jednostki geograficznej stosują się te przepisy. Wiele przesłanek wskazuje na to, że dziedziną tą jest żegluga morska. Dyrektywa powinna wyraźniej określać, że odnosi się do jednostek pływających, które mogą poruszać się również po wodach śródlądowych.

3.4 W projekcie dyrektywy bardzo szczegółowo omawia się zasady, jakimi rządzą się struktury instytucjonalne określające zgodność z przepisami, właściwe podmioty oraz ich zakres odpowiedzialności, kompetencji i misję. EKES rozumie i z uznaniem przyjmuje dążenie Komisji do zapewnienia odpowiedniego i niezawodnego funkcjonowania struktur instytucjonalnych. Komitet uważa, że w tej dziedzinie projekt dyrektywy odpowiada pokładanym w nim nadziejom.

3.4.1 Jednocześnie EKES zwraca uwagę na fakt, że tekst jest zredagowany w sposób tak ogólny, że wykracza poza cel, którym jest utworzenie przepisów stosowanych w żegludze rekreacyjnej. Należałoby zastosować takie same procedury i ustanowić takie same organy w przypadku wszystkich innych towarów. Przepisy podstawowe dotyczące żeglugi znajdują się w załącznikach. Zdaniem EKES-u nadszedł czas, by przyjąć zharmonizowane przepisy w dziedzinie ochrony konsumentów obejmujące wszystkie procedury i instytucje. W ten sposób przepisy sektorowe rzeczywiście uwzględniałyby zagadnienia związane z sektorem. Taki sposób postępowania przyczyniłby się w znacznym stopniu do zwiększenia przejrzystości, jasności i akceptacji ustawodawstwa europejskiego.

⁽¹⁾ Osobny produkt stanowiący element innego produktu, który można wykorzystać także w inny sposób.

3.5 EKES zgadza się z przekazaniem uprawnień Komisji, by ta mogła zmodyfikować załączniki, pod warunkiem, że w przypadku zmian Komitet będzie miał nadal prawo wyrażenia swojej opinii i udziału w pracach Komisji w tej dziedzinie.

3.6 Zdaniem EKES-u Komisja nie wykorzystwała wszystkich możliwości, by jak najbardziej zaangażować wszystkie zainteresowane podmioty w konsultacje – procedura konsultacji pisemnej została przeprowadzona wyłącznie po angielsku. EKES oczekuje, że w przyszłości Komisja umożliwi wypełnianie kwestionariuszy we wszystkich odpowiednich językach.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 EKES popiera definicję kategorii jednostek pływających oraz, ogólnie rzecz biorąc, wyjątki od tej reguły.

4.1.1 Komitet zastanawia się jednak, czy nie należałoby także utworzyć przepisów, które w pewnym stopniu regulowałyby emisje wyścigowych jednostek pływających. Znacznie przyczyniłoby się to do rozwoju technologii. Uzasadnione byłoby także określenie poziomów emisji w zależności od kategorii wydajności.

4.1.2 Nasuwają się także pytania w kwestii jednostek pływających wykorzystywanych do celów handlowych. Zdaniem EKES-u normy bezpieczeństwa i emisji nie zależą od sposobu, w jaki wykorzystuje się daną jednostkę pływającą.

4.1.3 EKES zaleca także, by w przepisach jednoznacznie nawiązano do jednostek pływających bez własnego napędu ponieważ normy bezpieczeństwa są w ich przypadku identyczne do norm łodzi motorowych – chociaż rozwiązania techniczne różnią się od siebie, nie wpływa to na normy.

4.2 EKES akceptuje przepisy odnoszące się do emisji substancji zanieczyszczających i popiera zaostrzenie norm. Komitet pragnie jednak podkreślić, że zamiast podążać za tendencjami zaostrzającymi wymagania, Unia Europejska powinna w przyszłości pełnić rolę inicjatora w tym zakresie, zgodnie z podjętymi przez siebie zobowiązaniami. Powinno to zostać odzwierciedlone przede wszystkim w sprawozdaniach z realizacji. Jedną z misji procedury komitetowej mogłoby być powiązanie tej dyrektywy ze środkami związanymi z innowacją.

4.3 EKES zgadza się ponadto z faktem, że by walczyć z zanieczyszczeniem hałasem należy zaostrzyć przepisy lokalne i przewidzieć możliwość kontroli przez szczebel europejski, z udziałem podmiotów społeczeństwa obywatelskiego.

4.4 EKES popiera okresy przejściowe dla podmiotów rynkowych.

4.5 EKES popiera propozycję odnoszącą się do organów oceny zgodności oraz ma nadzieję, że ich działania nie ograniczą się do zwiększenia biurokracji, ale że skutecznie będą one służyć ochronie konsumentów i środowiska naturalnego. Komitet zgadza się, że w takich przypadkach nie można zadowolnić się samoregulacją ani działalnością komitetów reprezentujących zainteresowane podmioty gospodarcze, nawet jeżeli jednocześnie należy wzmocnić ich rolę konsultacyjną w tym procesie.

4.5.1 W tym celu należy korzystać z najnowszych technologii informacyjnych, przy czym do Komisji należało będzie zachęcenie do tego państw członkowskich.

4.6 EKES akceptuje włączenie wszystkich jednostek pływających znajdujących się w tej kategorii do procedur zgodności, włącznie z jednostkami pływającymi zbudowanymi na własny użytek.

Bruksela, 8 grudnia 2011 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON

ZAŁĄCZNIK

do opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

- a) Następująca poprawka, która uzyskała poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, została odrzucona w trakcie debaty (art. 54 ust. 3 regulaminu wewnętrznego):

Punkt 1.4

Zmienić

Ogólnie, EKES zgadza się także ze szczegółowymi rozwiązaniami zawartymi w omawianym wniosku. Zaleca jednak, by określono precyzyjnie następujące kwestie:

- ~~Należy jasno i jasniej wskazać, że normy dotyczące bezpieczeństwa i emisji odnoszą się do wszystkich akwenów, a nie tylko do mórz.~~
- Normy bezpieczeństwa dotyczą wszystkich rodzajów jednostek, o których mowa.
- ~~Dla mniejszych silników można także przewidzieć krótsze okresy przejściowe.~~
- Jeśli chodzi o emisję hałasu, trzeba wzmocnić europejską kontrolę przepisów lokalnych.

Uzasadnienie

W definicjach znajdujących się na początku wniosku Komisji (pośrednio) oraz w innych częściach wniosku, np. we fragmencie na temat świateł nawigacyjnych oraz w załączniku 1 (pośrednio) stwierdza się, że przepisy stosują się do wszystkich akwenów. W tekście Komisji nie kładzie się szczególnego nacisku na morza; być może jest to tylko wrażenie sprawozdawcy.

Wynik głosowania

Za:	69
Przeciw:	78
Wstrzymało się:	13

- b) Poniższe fragmenty opinii sekcji zostały odrzucone wskutek przyjęcia poprawek przez Zgromadzenie, ale uzyskały poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów:

Punkt 1.3

EKES z uznaniem przyjmuje dążenie Komisji, by zapewnić odpowiednie i niezawodne funkcjonowanie poszczególnych organów. Jednocześnie Komitet zauważa, że użyte sformułowania są tak ogólne, że można by zastosować takie same procedury i utworzyć takie same organy dla każdego innego rodzaju towaru. Zdaniem EKES-u nadszedł czas, by przyjąć zharmonizowane przepisy w dziedzinie ochrony konsumentów obejmujące wszystkie procedury i struktury instytucjonalne. Tym samym przepisy sektorowe uwzględniałyby rzeczywistość zagadnienia związane z sektorem. Taki sposób postępowania przyczyniłby się w znacznym stopniu do poprawy przejrzystości, jasności i akceptacji ustawodawstwa europejskiego.

Wynik głosowania nad poprawką

Za:	73
Przeciw:	70
Wstrzymało się:	13

Punkt 4.4

EKES popiera okresy przejściowe dla podmiotów rynkowych. Dla małych silników mogłyby one wynosić dodatkowo maksymalnie rok lub dwa lata, zamiast proponowanych trzech lat.

Wynik głosowania nad poprawką

Za:	78
Przeciw:	49
Wstrzymało się:	10