



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.6.2007
KOM(2007) 313 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

**Rapport om mulighederne for yderligere at forbedre
miljøegenskaberne for fritidsfartøjers motorer
forelagt i henhold til artikel 2 i direktiv 2003/44/EF
om ændring af direktiv 94/25/EF om fritidsfartøjer**

{SEC(2007)770}
{SEC(2007)819}

1. INDLEDNING

I direktiv 94/25/EF (i det følgende benævnt "fritidsfartøjsdirektivet") fastsættes de væsentlige krav for konstruktion og bygning af fritidsfartøjer, som skal være overholdt, for at disse varer kan omsættes frit på det indre marked. Fritidsfartøjsdirektivet er ændret ved direktiv 2003/44/EF, der fastsætter harmoniserede grænseværdier for udstødnings- og støjemissioner for fartøjer, der omsættes frit på markederne i Den Europæiske Union.

I henhold til artikel 2 i direktiv 2003/44/EF, forelægger Kommissionen senest den 31. december 2006 "*en rapport om mulighederne for yderligere forbedringer af motorens egenskaber i miljømæssig henseende og undersøger bl.a. behovet for at revidere fartøjskonstruktionskategorierne*", og senest den 31. december 2007, hvis det skønnes nødvendigt på baggrund af denne rapport, forelægger Kommissionen "*relevante forslag for Europa-Parlamentet og Rådet*." Desuden tages følgende elementer i betragtning "*i lyset af de indhentede erfaringer*":

- a) nødvendigheden af en yderligere reduktion af emissionerne af luftforurenende stoffer og støj med henblik på at opfylde miljøbeskyttelseskravene*
- b) de eventuelle fordele ved et system for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning*
- c) eksisterende omkostningseffektive teknikker til kontrol af emissioner*
- d) nødvendigheden af at reducere fordampning og udslip af brændstof*
- e) muligheden for at nå til enighed om internationale standarder for udstødnings- og støjemissioner*
- f) mulige forenklinger af systemet med overensstemmelsesvurderingsprocedurer.*

På baggrund heraf har Kommissionen truffet følgende foranstaltninger:

- (1) En undersøgelse af den nuværende situation bestående af en detaljeret opgørelse og en sammenlignende bedømmelse af status for og udviklingen inden for teknologi og lovgivning på verdensplan, hvad angår miljøegenskaberne for motorer til fritidsfartøjer. Denne undersøgelse resulterede i identificeringen af fire mulige scenarier for yderligere sænkning af grænseværdierne for udstødningsemissioner. Undersøgelsen tog også nøje hensyn til de i a) - f) ovenfor nævnte elementer.
- (2) En konsekvensanalyse, der detaljeret identificerer og måler de direkte og de afledte konsekvenser af fire mulige scenarier for yderligere sænkning af grænseværdierne for udstødningsemissioner og sammenligner disse konsekvenser ved hjælp af en multikriterieanalyse, hvori den nuværende situation anvendes som referenceoption.
- (3) En række høringsmøder med interessenter (medlemsstaternes myndigheder, industrien og brugersammenslutninger) med henblik på at oplyse disse om det gennemførte arbejde og status for ovennævnte undersøgelser samt modtage tilkendegivelser vedrørende konklusionerne.
- (4) Inden for rammerne af den transatlantiske erhvervsdialog mellem EU og USA er der afholdt en runde af møder mellem Kommissionen, US Environmental Protection Agency (den amerikanske miljøstyrelse) og fritidsfartøjsindustrien

med henblik på at udforske mulighederne for gensidig tilpasning af fremtidig lovgivning i USA og EU om emissioner fra fritidsfartøjer.

2. MÅL

I denne rapport bedømmes mulighederne for yderligere forbedring af miljøegenskaberne for fritidsfartøjers motorer og behovet for at revidere fartøjskonstruktionskategorierne. Rapporten omhandler også de elementer, Kommissionen skal tage i betragtning i lyset af de indhentede erfaringer. I overensstemmelse med målene i handlingsplanen om bedre lovgivning og Fællesskabets retningslinjer for konsekvensanalyser tilstræbes det i rapporten at identificere egnede politiske valgmuligheder og overveje hensigtsmæssigheden af at fremlægge forslag til retsakter. I rapporten afdækkes behovet for yderligere undersøgelse af mulighederne for en maksimering af potentialet for en reduktion af emissionerne fra fritidsfartøjer, og det konkluderes, at Kommissionen alt efter resultatet af denne vurdering på et senere tidspunkt vil kunne overveje at fremlægge hensigtsmæssige forslag.

3. INDHENTEDE ERFARINGER

De erfaringer, der er indhentet ved anvendelsen af ændringerne vedrørende udstødnings- og støjemissioner i fritidsfartøjsdirektivet er begrænsede. Det skyldes, at der kun er gået kort tid mellem disse ændringers fulde ikrafttrædelse og fristen for indlevering af nærværende rapport. Ændringerne har givet anledning til visse problemer med hensyn til rettidig gennemførelse i medlemsstaterne og med hensyn til fabrikanter og bemyndigede organers anvendelse.

Til trods for at der er gået fem år mellem fremlæggelsen af ændringsforslaget i 2000 og ændringernes ikrafttrædelse i 2005, har det vist sig, at en del af industrien ikke i god tid havde forberedt sig på anvendelsen af disse ændringer. Derfor er den overgangsperiode på et år, der skulle gøre det muligt for fabrikanterne at sælge deres lagre af produkter, som er fremstillet i overensstemmelse med de gældende nationale regler forud for vedtagelsen af det ændrede fritidsfartøjsdirektiv, af fabrikanterne og de bemyndigede organer anvendt til at tilpasse sig de nye procedurer for overensstemmelsesvurdering og de nye miljøkrav i det ændrede fritidsfartøjsdirektiv.

Disse vanskeligheder skyldes såvel de forsinkelser, medlemsstaterne har haft i forbindelse med gennemførelsen af det ændrede fritidsfartøjsdirektiv, som det begrænsede antal bemyndigede organer, der indledningsvis var til rådighed til udførelsen af overensstemmelsesvurderingsopgaver i tilknytning til emissionskravene.

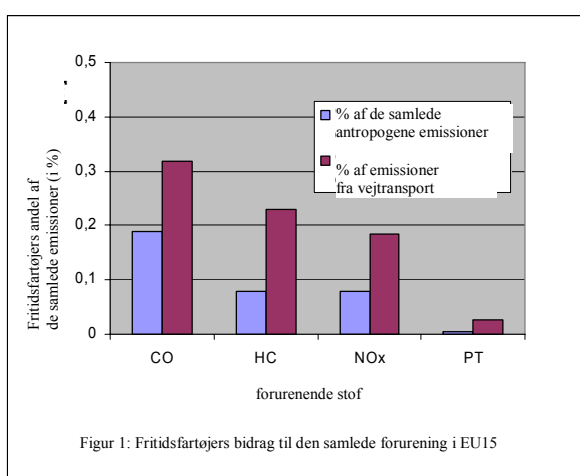
Kommissionen har i videst muligt omfang bestræbt sig på at mindske disse vanskeligheder ved at støtte alle involverede parter i forbindelse med gennemførelsen af ændringerne til direktivet og ved i nødvendigt omfang at iværksætte de relevante procedurer mod medlemsstater, der ikke i tide havde meddelt nationale gennemførelsesforanstaltninger. Disse foranstaltninger har muliggjort en afklaring af situationen forud for ændringernes fulde ikrafttrædelse den 1. januar 2006.

I lyset af disse erfaringer bør der især være opmærksomhed omkring den tid, de berørte parter har brug for, når det gælder om at tilpasse sig eventuelle yderligere planlagte ændringer, og virksomhedernes legitime forventninger med hensyn til den retlige stabilitet og sikkerhed, de har brug for ved planlægningen af deres konstruktions- og produktionsprocesser og de hermed forbundne investeringer i lyset af mulige ændringer i direktivets krav.

4. BEHOVET OG MULIGHEDERNE FOR YDERLIGERE REDUKTION AF EMISSIONERNE

4.1. Lystsejladens indvirkning på generel og lokal luftkvalitet

På grundlag af undersøgelsen af den nuværende situation¹ kan det konkluderes, at lystsejladens bidrag til den generelle luftforurening ved anvendelse af de gældende emissionsgrænser er ubetydelig.



Figur 1 viser, at den mængde kulilte (CO), kulbrinter (HC), kvælstofoxider (NOx) og partikler (PT), en flåde af fritidsfartøjer, der er i overensstemmelse med de gældende bestemmelser om emissionsgrænser, afgiver, ikke er særligt stor sammenlignet med de samlede antropogene emissioner og de samlede emissioner fra vejtransport i EU15 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur, 1998).

Der er i forbindelse med undersøgelsen af den nuværende situation og konsekvensanalysen udført simulationer med henblik på at bedømme, i hvilket omfang en yderligere opstramning af de nuværende emissionsgrænser kan bidrage til en mindskelse af miljøpåvirkningen fra lystsejlads.

4.2. Identificering af andre forbedringsmuligheder og -scenarier

Undersøgelsen af den nuværende situation afdækkede følgende muligheder for forbedring:

- For påhængsmotorer med gnisttænding kan totaktsteknologien forbedres til totaktsteknologi med direkte indsprøjtning og firetaktsteknologi.

¹ http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/doc/rc_study_exec_sum.pdf.

- For indenbordsmotorer kan der foretages en teknologisk opdatering svarende til den, der er set inden for andre anvendelser, især biler, eventuelt med oxidationskatalysator som efterbehandlingsteknologi.
- For indenbordsmotorer med kompressionstænding kan der foretages teknologiske opdateringer svarende til udviklingen inden for andre anvendelser, især motorer, der anvendes i mobile, ikke-vejgående maskiner.

Baseret på disse overvejelser vedrørende teknisk gennemførlighed og efter høring af interessenterne blev der i forbindelse med undersøgelsen af den nuværende situation udviklet en scenariebaseret tilgang, hvorved følgende valgmuligheder med hensyn til en yderligere sænkning af grænseværdierne for udstødningsemissionerne blev afdækket:

- Valgmulighed 1: Alle totakts- og firetaktsmotorer med gnisttænding skal være i overensstemmelse med direktivets nuværende grænseværdier for udstødningsemissioner for firetaktsmotorer med gnisttænding. Motorer med kompressionstænding skal være i overensstemmelse med emissionsgrænseværdierne på trin IIIA for motorer i erhvervsfartøjer, som anvendes på indre vandveje, jf. direktivet om ikke-vejgående maskiner.
- Valgmulighed 2: Alle totakts- og firetaktsmotorer med gnisttænding skal være i overensstemmelse med grænseværdier svarende til 75 % af direktivets nuværende grænseværdier for firetaktsmotorer med gnisttænding. Motorer med kompressionstænding skal være i overensstemmelse med emissionsgrænseværdierne på trin IIIA for generel anvendelse, jf. direktivet om mobile ikke-vejgående maskiner.
- Valgmulighed 2A: Samme som for valgmulighed 2, men for gnisttændingsmotorer med en motoreffekt på mindre end 30 kW anvendes direktivets nuværende grænseværdier for udstødningsemissioner for firetaktsmotorer med gnisttænding.
- Valgmulighed 2B: for gnisttændingsmotorer anvendes valgmulighed 2A, og for kompressionstændingsmotorer anvendes udstødningsgrænseværdierne på trin II, jf. direktivet om mobile ikke-vejgående maskiner.

4.3. Analyse af konsekvenserne af valgmulighedernes scenarier sammenlignet med referenceoptionen

Scenarierne i ovennævnte valgmuligheder og referenceoptionen, dvs. fastholdelse af direktivets nuværende emissionsgrænseværdier, er blevet underkastet en detaljeret konsekvensanalyse med henblik på identificering og detaljeret måling af de tekniske, miljømæssige, økonomiske og sociale konsekvenser samt de afledte konsekvenser af disse valgmuligheder og er blevet sammenlignet ved hjælp af multikriterieanalyse.²

4.3.1. Analyse af de tekniske resultater og omkostningerne ved overholdelse

De tekniske resultater af de forskellige valgmuligheders scenarier er bedømt ved for hvert motorsegment at identificere de nøgleteknologier, der er relevante for overholdelsen i forbindelse med hvert scenarie, og ved at beregne omkostningerne

² http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/directive_03_44.htm.

ved de krævede teknologiske ændringer; hvor det er nødvendigt, er der taget hensyn til, hvor nødvendigt det er for havmiljøet, at der skiftes til disse teknologier, og hvor tilgængelige de er i fritidsfartøjsindustrien. Vedlagt findes en sammenfatning af den detaljerede analyse af omkostningerne ved overholdelse (jf. Resumé af konsekvensanalysen).

4.3.2. Analyse af konsekvenserne for miljøet

De miljømæssige konsekvenser af valgmulighedernes scenarier og referenceoptionen er bedømt ved at udvikle modeller for lystbådehavne med en flåde af fritidsfartøjer og for anvendelsesmønstrene for typiske vandmiljøer i EU (søer, kyster og indre vandveje). Disse modeller er anvendt til at bedømme virkningerne af valgmulighedernes scenarier for fritidsfartøjers årlige emission af luftforurenende stoffer i EU. Resultaterne er sammenfattet i figur 1.

Forurenende stof→ ↓Scenarie	CO		HC + NO _x		PT		Total	
	kton/år	%	kton/år	%	kton/år	%	kton/år	%
Referenceoptionen	153,1		40,9		0,6		194,6	
Valgmulighed 1	153,1	0	32,7	-20	0,4	-33	186,2	-4,3
Valgmulighed 2	153,1	0	28,2	-31	0,4	-33	181,7	-6,6
Valgmulighed 2A	153,1	0	27,4	-33	0,4	-33	180,9	-7,0
Valgmulighed 2B	153,1	0	31,5	-23	0,4	-33	185,0	-5,0

Tabel 1: skønnet emissionsmængde fra fritidsfartøjer i EU i kiloton pr. år og potentialet for reduktion af emissioner i % for hver valgmuligheds scenarie i forhold til referenceoptionen.

4.3.3. Analyse af de økonomiske, sociale og konkurrencemæssige konsekvenser

Bilaget til denne rapport indeholder en detaljeret oversigt over de økonomiske, sociale og konkurrencemæssige konsekvenser af valgmulighedernes scenarier. Tabel 2 indeholder en sammenfatning af de vigtigste resultater for de tre undersøgte motorkategorier: Motorer med kompressionstænding (CI), motorer med gnisttænding (SI) og personlige fartøjer (PWC).

sektor→	gennemsnitlige bruttoomkostninger ved overholdelse (mio. €)				påvirkning af pris (%)			påvirkning af beskæftigelsen (antal tabte arbejdspladser)			
	CI	SI	PWC	i alt	CI	SI	PWC	CI	SI	PWC	i alt
valgmulighed 1	147,1	6,4	2,0	155,5	+4,4	+0,7	+1,9	-37	-86	-6	-129
valgmulighed 2	245,2	121,0	5,1	371,3	+10	+10	+4,9	-85	-86	-16	-187
valgmulighed 2A	245,2	104,7	2,0	351,9	+10	+7,7	+1,9	-85	-86	-6	-177

valgmulighed 2B	150,2	104,7	2,0	256,9	+4,4	+7,7	+1,9	-37	-86	-6	-129
-----------------	-------	-------	-----	-------	------	------	------	-----	-----	----	------

Tabel 2: skønnede bruttoomkostninger ved overholdelse, påvirkning af pris og påvirkning af beskæftigelsen ved hver af de fire valgmuligheder i forhold til referenceoptionen.

4.3.4. Sammenligning af valgmulighederne: multikriterieanalyse

I overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for konsekvensanalyser er de fire valgmuligheders scenarier og referenceoptionen sammenlignet ved hjælp af multikriterieanalyse baseret på følgende kriterier: effekt (hvor godt opnås emissionsreduktionsmålet), effektivitet (direkte og indirekte omkostninger ved overholdelse) og konsistens (balancen mellem positive og negative virkninger - cost/benefit-balancen). Resultaterne er sammenfattet i figur 3.

Kriterium →	effekt (det samlede potentiale for reduktion af emissioner)	effektivitet (omkostninger ved overholdelse og sociale omkostninger, i alt)	konsistens (cost / benefit = omkostninger ved overholdelse og sociale omkostninger pr. kton/år emissionsreduktion)
Valgmulighed 1	8,4 kton/år (-4,3 %)	+155,5 mio. € -129 job	+18,5 mio. € -15,4 job
Valgmulighed 2	12,9 kton/år (-6,6 %)	+371,3 mio. € -187 job	+28,8 mio. € -14,5 job
Valgmulighed 2A:	13,5 kton/år (-7,0 %)	+351,9 mio. € -177 job	+26,1 mio. € -13,1 job
Valgmulighed 2B:	9,6 kton/år (-5,0 %)	+256,9 mio. € -129 job	+26,8 mio. € -13,4 job

Tabel 3: resultaterne af multikriterieanalysen ved sammenligning af hver valgmuligheds scenarie med referenceoptionens.

Af disse resultater fremgår det, at hvert af valgmulighedernes scenarier vil have sociale omkostninger af størrelsesordenen 13-15 job for hvert kiloton opnået årlig reduktion af forureningen, samtidig med at potentialet for reduktion af fritidsfartøjers bidrag til den samlede forurening (mellem 4,3 % og 7 %) er relativt lille.

Til gengæld anslås de skader, der undgås ved reduktion af emissionerne - målt ved metoder udviklet til vurdering af de økonomiske skader ved emission af luftforurenende stoffer³ - til mellem 2 500 og 8 200 € for hvert ton NO_x-emissioner, der undgås pr. år, og mellem 13 000 og 51 000 € for hvert ton partikelemmissioner, der undgås hvert år. Disse tal viser, at omkostningerne ved overholdelse ved reduktion af disse forurenende stoffer ikke overstiger den økonomiske værdi af de gavnlige virkninger for miljøet, og at de bør tilskynde til efterstræbelse af yderligere emissionsreduktioner under fastholdelse af en positiv cost/benefit-balance.

I betragtning af konklusionerne af Det Europæiske Råd i Bruxelles i marts 2007 om klimabeskyttelse og Kommissionens erklærede vilje til at føre an i denne politiske proces bør der udfoldes maksimale bestræbelser på yderligere at optimere dette potentiale for reduktion af emissionerne, idet der bør tages skyldigt hensyn til

³ http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_cba_externalities.pdf.

temastrategien om luftforurening og de beslægtede miljømålsætninger, der allerede efterstræbes⁴.

For at opnå dette mål agter Kommissionen at analysere andre scenarier baseret på de strengeste og mest teknologirelaterede emissionsregler, der anvendes eller forventes anvendt i andre dele af verden, herunder især USA. En sådan tilgang ville desuden skulle tage hensyn til behovet for, at motorfabrikanter i EU, der opererer på verdensmarkedet, kan fastholde og styrke deres position over for konkurrenter fra tredjelande. Samlet set bør den sårbare situation for de af EU's små og mellemstore virksomheder (SMV), der kun opererer på EU's marked, nøje overvejes.

Analysen af de sociale konsekvenser har afsløret, at de sociale omkostninger ved yderligere emissionsreducerende foranstaltninger hovedsagelig vil blive båret af SMV'er etableret i EU, og casestudier tyder på, at implementeringen af et hvilket som helst af valgmulighedernes scenarier vil bringe fremtiden for den eneste fabrikant af påhængsmotorer, der reelt er etableret i EU, i fare. Derfor vil der kunne planlægges hensigtsmæssige følgefóranstaltninger, der tilvejebringer en optimal balance mellem (maksimal) emissionsreduktion og (minimale) sociale omkostninger.

Der er behov for mere tid og for yderligere undersøgelser til vurdering af konsekvenserne og hensigtsmæssigheden af en så ambitiøs tilgang til reduktion af de motoriserede fritidsfartøjers bidrag til klimaforandringen, og der er samtidig behov for at afbøde de hermed forbundne sociale omkostninger og negative konsekvenser for SMV'er etableret i EU. Kommissionen vil gennemføre dette ved hjælp af en supplerende konsekvensundersøgelse i tæt samråd med alle interessenter, og den vil rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet på et senere tidspunkt med henblik på at få fastslået, om det er hensigtsmæssigt at foreslå lovgivningstiltag til støtte for en så ambitiøs tilgang.

5. BEHOVET FOR YDERLIGERE REDUKTION AF STØJEMISSIONERNE

Undersøgelsen af den nuværende situation har vist, at en yderligere reduktion af motorstøjen kun er effektiv i forbindelse med fartøjer med lav motorkraft, men også at denne fartøjskategori allerede har den laveste støjvirkning. Når det gælder fartøjer med høj motoreffekt er støjvirkningen større på grund af den kombinerede støjvirkning fra motor og skrog. Det er ikke muligt at reducere støjvirkningen fra sådanne fartøjer ved foranstaltninger, der kun omfatter motorerne, idet støjen fra skroget også bør reduceres. Da sidstnævnte ikke altid er teknisk muligt, konkluderes det i undersøgelsen, at støjdemping i miljøfølsomme områder bør tilstræbes ved andre midler, såsom operationelle foranstaltninger over for anvendelsen af sådanne fartøjer.

6. DE EVENTUELLE FORDELE VED ET SYSTEM FOR OVERENSSTEMMELSESPRØVNING EFTER IBRUGTAGNING

Et system for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning har til formål at kontrollere motorens holdbarhed, dvs. dens fortsatte opfyldelse af emissionskravene under de faktiske anvendelsesforhold. Det konkluderedes i undersøgelsen af den nuværende situation, at holdbarheden ikke er et problem i forbindelse med

⁴ Referencerne er anført i kapitel 2 af resuméet af konsekvensanalysen.

direktivets nuværende emissionsgrænseværdier. Praktiske erfaringer har vist, at holdbarheden for de emissionsbegrænsende anordninger normalt ikke er et alvorligt problem, medmindre der indføres systemer til efterbehandling. I tilfælde, hvor sådanne foranstaltninger indebærer en motorjustering, der af brugeren opfattes som ufordelagtig, er der risiko for, at brugeren vil ændre denne justering (uautoriserede indgreb). Desuden har beregninger vedrørende Euro3-motorcykler vist, at den potentielle virkning af et system for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning er begrænset til 0,002-0,12 % af de samlede emissioner fra motorcykler. Det bør også bemærkes, at et system for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning kun er muligt, hvis alle EU's medlemsstater indfører et pålideligt system til registrering af motorerne og de fartøjer, hvori de er monteret. Desuden er mulighederne for at udføre sådanne målinger på mindre fritidsfartøjer, der er i drift, temmelig begrænsede, og der er endnu ikke udviklet velegnede, pålidelige prøvningsmetoder, der uden videre kan anvendes i praksis. I betragtning af de begrænsede miljømæssige fordele og de tekniske og logistiske vanskeligheder forbundet med et system for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning vil det ikke være hensigtsmæssigt at fremlægge forslag om indførelsen af et sådant system for fritidsfartøjer i EU.

7. EKSISTERENDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVE TEKNIKKER TIL KONTROL AF EMISSIONER

De tilgængelige teknikker til reduktion af emissionerne er identificeret, og de hermed forbundne omkostninger behandles i kapitel 4. Det fremgår af de skønnede omkostninger ved overholdelse, at det er muligt at anvende emissionsreducerende teknologier, der er mere vidtgående end justering af eksisterende motorkomponenter eller udskiftning af sådanne komponenter med mere avancerede komponenter, der er tilgængelige i forbindelse med motorer anvendt i andre sektorer, men at dette er særdeles bekosteligt. Især udvikles der efterbehandlingsteknologi, der anvender oxidationskatalysatorer, og den prøves med hensyn til pålideligheden i forbindelse med havmiljøet; dette vil kunne udmunde i effektive teknikker til maksimering af potentialet for reduktion af emissionerne fra fritidsfartøjer.

8. NØDVENDIGHEDEN AF AT REDUCERE FORDAMPNING OG UDSLIP AF BRÆNDSTOF

De vigtigste årsager til fordampning af brændstof i fritidsfartøjer er gennemsvivningen af carbonhydrider fra brændstoftanke og -ledninger (70 %) og de daglige fordampningstab (23 %). Disse tab skyldes de daglige atmosfæriske temperaturændringer, der gør, at luften i en brændstoftank udvides og sammentrækkes og dermed forårsager udslip af luft/brændstof i forbindelse med opvarmning. Den tekniske løsning på de daglige fordampningstab består i at lede dampene fra brændstoftanken gennem et system til recirkulation af dampe bestående af en beholder fyldt med aktivt kul. Anvendelsen af sådanne beholdere er imidlertid endnu ikke afprøvet tilstrækkeligt, og det er ikke dokumenteret, at de er effektive i havmiljøer, hvor fugt eller vand kan trænge ind i beholderen og hindre, at den fungerer korrekt. Gennemsvivningen fra tanke kan reduceres ved at overfladebehandle disse ved fluorering eller sulfonering. Disse teknikker udgør imidlertid en miljøfare, og der er behov for yderligere forskning i udviklingen af teknikker til miljøvenlig overfladebehandling af brændstoftanke. Gennemsvivningen fra brændstofledninger kan reduceres ved anvendelse af hensigtsmæssige materialer til disse ledninger, og

dette problem bør tages op i forbindelse med de harmoniserede standarder, der udvikles til støtte for fritidsfartøjsdirektivet.

Udslip af brændstof forekommer for det meste, når bådenes ejere fylder brændstof på bådene fra reservedunke. Dette problem bør behandles lokalt og i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, idet Kommissionen finder, at medlemsstaterne bedst kan udforme de operationelle foranstaltninger, der kræves for at reducere forurening som følge af udslip.

9. MULIGHEDEN FOR AT NÅ TIL ENIGHED OM INTERNATIONALE STANDARDER FOR Udstødnings- og Støjemissioner

Inden for rammerne af den transatlantiske erhvervsdialog mellem EU og USA er der udfoldet bestræbelser med henblik på i samarbejde med US Environmental Protection Agency at udforske mulighederne for gensidig tilpasning af lovgivningen i USA og EU. Af disse diskussioner fremgik det imidlertid, at forskellighederne mellem USA og EU med hensyn til politisk målsætning og lovgivningsproces i betragteligt omfang hæmmer mulighederne for at aftale en gensidig transatlantisk tilpasning af fremtidig lovgivning om fritidsfartøjer.

Kommissionen finder det ikke desto mindre vigtigt fortsat at overvåge udviklingen i den amerikanske lovgivning om emissionsreduktion for fritidsfartøjer og at vurdere, i hvilket omfang denne udvikling kan danne grundlag for en mere ambitiøs tilgang til mindskelse af virkningerne af udstødningsemissioner fra fritidsfartøjer. Som nævnt agter Kommissionen at studere virkningerne af en sådan tilgang mere detaljeret og rapportere om denne vurdering på et senere tidspunkt.

På grundlag af resultaterne af det EU-støttede "Soundboat"-forskningsprojekt er der gjort betydelige fremskridt inden for den internationale standardisering af prøvningen af støjemissioner. Inden for rammerne af standarden ISO 14509 vil dette gøre det muligt at udvikle en alternativ og mindre bekostelig metodologi for overensstemmelsesprøvning for støjemissioner. Da denne standard allerede er omtalt i fritidsfartøjsdirektivet, vil der ikke være behov for yderligere lovgivningsinitiativer med henblik på inddragelse af denne metodologi, der - når den er vedtaget - i betragteligt omfang vil reducere fabrikanternes byrder med hensyn til dokumentation af deres fartøjers overensstemmelse med støjemissionskravene.

10. MULIGE FORENKLINGER AF SYSTEMET MED OVERENSSTEMMELSESVURDERINGS-PROCEDURER

Efter ændringerne af fritidsfartøjsdirektivet i 2003 er de modulære valgmuligheder for virksomhederne med hensyn til procedurerne for overensstemmelsesvurdering blevet udvidet betragteligt. Erfaringerne med dette udvidede udvalg af moduler er endnu for begrænsede til, at det kan bedømmes, om disse procedurer kan forenkles. Kommissionen finder desuden, at forenklingen af systemet for overensstemmelsesvurderingsprocedurerne bør tages op i en bredere sammenhæng. Den anbefaler, at resultatet af de interinstitutionelle drøftelser vedrørende Kommissionens forslag om revision af principperne for lovgivning efter den nye metode, afventes, før det overvejes, om der skal træffes yderligere specifikke foranstaltninger i forbindelse med fritidsfartøjsdirektivet.

11. BEHOVET FOR REVISION AF FARTØJSKONSTRUKTIONSKATEGORIERNE

Som resultat af de interinstitutionelle drøftelser af forslaget om ændring af direktiv 94/25/EF er der allerede opnået enighed om revisionen af fartøjskonstruktionskategorierne A og D. Høringer med interessenterne om behovet for yderligere revision af fartøjskonstruktionskategorierne har udmundet i divergerende standpunkter, idet fritidsfartøjsindustrien er imod yderligere revision, mens søfartens brancheforeninger støtter en sådan. Under hensyntagen til alle elementer og alle de fremførte synspunkter finder Kommissionen ikke, at der foreligger overbevisende data, der tyder på, at fritidsfartøjers generelle sikkerhed kan forbedres ved at ændre de nuværende fartøjskonstruktionskategorier eller ved at tilføje nye.

12. KONKLUSION

I lyset af de begrænsede erfaringer, der er indhentet med anvendelsen af det ændrede fritidsfartøjsdirektiv og i betragtning af konklusionerne i denne rapport med hensyn til alle de i artikel 2 i direktiv 2003/44/EF anførte elementer, ønsker Kommissionen yderligere at udforske mulighederne for maksimering af potentialet for reduktion af emissionerne fra fritidsfartøjer. Dette vil kræve en vurdering af de konsekvenser, anvendelsen af de strengeste, teknologirelaterede emissionsgrænser for fritidsfartøjsmotorer ville have for klimabeskyttelsen og EU's industrielle konkurrenceevne, og af hvilke følgefóranstaltninger dette ville kræve med henblik på at mindske de sociale omkostninger. Afhængigt af resultatet af denne vurdering vil Kommissionen overveje fremlæggelsen af hensigtsmæssige forslag på et senere tidspunkt.