



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 11.6.2007
COM(2007) 313 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

**Доклад относно възможностите за по-нататъшно подобряване
на екологичните характеристики на двигателите за плавателни съдове за отдых,
представен съгласно член 2 от Директива 2003/44/ЕО
за изменение на Директива 94/25/ЕО относно плавателните съдове за отдых**

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

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 94/25/ЕО („Директива за плавателните съдове за отдых“ — ДПСО) определя съществените изисквания към проектирането и производството на плавателни съдове за отдых, които трябва да са изпълнени, за да се разреши свободното движение на тези изделия на вътрешния пазар. ДПСО е изменена с Директива 2003/44/ЕО, която определя хармонизирани гранични стойности за емисиите от отработени газове и за шумовите емисии, които не трябва да се надвишават от плавателните съдове за отдых, за да имат последните свободен достъп до пазарите в ЕС.

Съгласно изискването в член 2 от Директива 2003/44/ЕО Комисията представя до края на 2006 година „доклад относно възможностите за по-нататъшно подобряване на екологичните характеристики на двигателите и оценява, *inter alia*, потребността от ревизиране на проектните категории на плавателните съдове“, а до края на 2007 година, „ако счете за необходимо в светлината на въпросния доклад, внася подходящи предложения до Европейския парламент и до Съвета“. Изисква се също „в светлината на придобития опит“ Комисията да вземе под внимание следното:

- а) потребността от по-нататъшно ограничаване на емисиите от замърсители на въздуха и шумовите емисии в отговор на изискванията за опазване на околната среда;
- б) потенциалните изгоди от въвеждането на система за оценяване на „съответствието при употреба“;
- в) наличието на неразходоёмки методи за контрол на емисиите;
- г) необходимостта от ограничаване на изпаряването и разливите на горива;
- д) възможността за съгласуване на международни стандарти за емисиите от отработени газове и шумовите емисии;
- е) възможното опростяване на системата от процедури за оценяване на съответствието.

В изпълнение на тези изисквания Комисията предприе следните действия:

- (1) Преглед на постиженията, включващ подробно описание и сравнителна оценка на текущото състояние и световните новости в областта на технологиите и нормативната база относно екологичните характеристики на двигателите за плавателни съдове за отдых. В резултат бяха определени четири възможни варианта за по-нататъшно намаляване на граничните стойности на допустимите емисии от отработени газове. Бяха разгледани подробно и проблемите от а) до е), споменати по-горе.
- (2) Оценка на въздействието, която в подробности определи видовете и оцени количествено общото и разпределеното въздействие на четирите възможни варианта за по-нататъшно намаляване на граничните

стойности за допустимите емисии от отработени газове като резултатите бяха сравнени чрез многофакторен анализ, при който „status quo“ се използваше като базов вариант за сравнение.

- (3) Провеждане на серия от консултативни срещи със заинтересовани страни (органи на държавите-членки, промишлени и потребителски асоциации) за информирането им относно предприеманите действия и постигнатите резултати от указаните по-горе дейности и за получаване на мнението им относно тези резултати.
- (4) В рамките на трансатлантическия бизнесдиалог ЕС-САЩ беше проведен кръг от срещи между органи на Комисията, Агенцията на САЩ за опазване на околната среда и представители на отрасъла за морски отдиш, на които се разгледаха възможностите за съгласуване на бъдещите нормативни мерки в САЩ и ЕС за емисиите от плавателните съдове за отдиш.

2. Цели

В настоящия доклад се разглеждат възможностите за по-нататъшно подобряване на екологичните характеристики на двигателите за плавателни съдове за отдиш и потребността от ревизиране на проектните категории на плавателните съдове. Обсъждат се и въпросите, които Комисията следва да вземе под внимание в светлината на придобития опит. В съответствие с общите цели на плана за действие за по-добро регулиране и с насоките на Общността за оценка на въздействието докладът се стреми да определи подходящата политика и необходимостта от представяне на предложения за нормативни мерки. В доклада се показва, че е необходимо допълнително проучване на възможностите за намаляване на емисиите на плавателните съдове за отдиш и се прави извод, че в зависимост от резултата на това проучване Комисията може на по-късен етап да разгледа представянето за обсъждане на подходящи предложения.

3. Придобит опит

Опитът, натрупан след прилагане на измененията на ДПСО относно емисиите от отработени газове и шумовите емисии, е твърде ограничен. Това се дължи на краткото време между пълното влизане в сила на измененията и крайния срок за представяне на настоящия доклад. Измененията са предизвикали известни затруднения във връзка със своевременното им реализиране от държавите-членки и при прилагането им от производителите и нотифицираните органи.

Въпреки петгодишния интервал между представянето на предложението за изменения през 2000 г. и влизането на измененията в сила през 2005 г., някои предприятия от отрасъла не са започнали своевременно да се подготвят за прилагането на измененията. В резултат едногодишният преходен период, предвиден да позволи на производителите да продадат запасите си от изделия, произведени съгласно националните изисквания, валидни преди приемането на измененията на ДПСО, се използва от производителите и нотифицираните

органи за приспособяване към новите процедури за оценка на съответствието и към екологичните изисквания, въведени с изменената ДПСО.

Срещнатите затруднения допълнително се утежняват от закъснението на някои държави-членки при транспониране на изменената ДПСО, от една страна, и първоначално недостатъчният брой нотифицирани органи за извършване на оценката за съответствие с изискванията за емисиите, от друга страна.

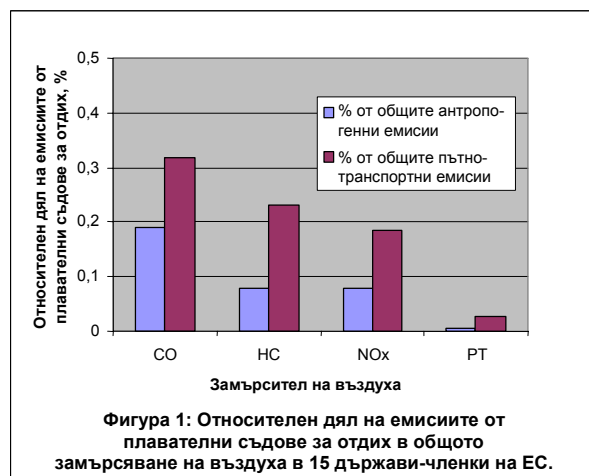
Усилията на Комисията бяха насочени към максимално облекчаване на трудностите чрез оказване на помощ на всички участници в процеса за реализиране на измененията на директивата и, при необходимост, чрез предприемане на необходимите процедурни мерки спрямо държавите-членки, които не уведомиха навреме Комисията за дейността си по възприемане на измененията на национално ниво. Тези усилия позволиха положението да се изясни преди пълното влизане в сила на измененията на 1 януари 2006 г.

В светлината на придобития опит е важно, във връзка с евентуални нови изменения на изискванията на директивата, да се обърне сериозно внимание на времето, необходимо на всички участници в процеса да се приспособят към бъдещите изменения, а също и на обосноваването очаквания на фирмите за стабилност на нормативната база и за сигурността, която им е необходима за планиране на тяхната проектантска и производствена дейност и свързаните с нея инвестиции.

4. НЕОБХОДИМОСТ И ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПО-НАТАТЪШНО НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ

4.1. Общо и локално въздействие на плавателните съдове за отдых върху качеството на въздуха

От резултатите на извършения преглед на постиженията¹ може да се направи заключението, че при сега действащите гранични стойности за емисиите плавателните съдове за отдых имат малък принос към общото замърсяване на въздуха.



¹

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

От данните на фигура 1 личи, че според направените оценки емисиите на въглероден оксид (CO), въгледороди (HC), азотни оксиди (NOx) и твърди частици (PT), дължащи се на плавателните съдове за отдых, при сегашните допустими граници, са незначителни в сравнение с общото количество антропогенни емисии и с общите емисии от пътните превозни средства в 15 държави-членки на ЕС (данните са на Европейската агенция за околна среда за 1998 г.).

В прегледа на постиженията и в проучването за оценка на въздействието са проведени симулации за оценяване на последствията от по-нататъшно намаляване на граничните стойности за допустимите емисии по отношение минимизирането на въздействието на плавателните съдове за отдых върху околната среда.

4.2. Определяне на възможните мерки и варианти за подобряване на положението

При прегледа на постиженията бяха определени следните възможни мерки за подобряване на положението:

- при извънбордовите двигатели с искрово запалване да се премине от двутактови двигатели към двутактови с директно впръскване на горивото и към четиритактови двигатели;
- при бордовите двигатели с искрово запалване технологията да се обнови с достиженията в други области, в частност автомобилостроенето, и евентуално да се възприеме употребата на оксидни катализатори за отработените газове;
- при бордовите двигатели със самозапалване технологията да се обнови с достиженията в други области, в частност при двигателите за подвижна техника, която не е предназначена за движение по пътищата.

В прегледа на постиженията беше възприет подход на разглеждане на алтернативи и бяха разработени няколко варианта за по-нататъшно намаляване на граничните стойности за допустимите емисии на базата на техническите възможности за реализиране и след консултации със заинтересованите страни:

- Вариант 1: Всички двутактови и четиритактови двигатели с искрово запалване трябва да не превишават сегашните установени с директивата граници за емисии от отработени газове от четиритактови двигатели с искрово запалване. Двигателите със самозапалване трябва да не превишават границите от етап IIIA за серийно произвеждани двигатели в морско изпълнение, използвани на плавателни съдове за вътрешните водни пътища, определени в Директивата за извънпътната подвижна техника.
- Вариант 2: Всички двутактови и четиритактови двигатели с искрово запалване трябва да не превишават 75 % от сегашните установени с директивата гранични стойности за емисии от отработени газове от четиритактови двигатели с искрово запалване. Двигателите със самозапалване трябва да не превишават границите от ниво IIIA за двигатели

с общо предназначение, определени в директивата за подвижната техника, която не е предназначена за движение по пътищата.

- Вариант 2А: Същият като вариант 2, с изключение на това, че за двигатели с искрово запалване и отдавана мощност под 30 kW се прилагат сегашните установени с директивата граници за емисии от отработени газове от четиритактови двигатели с искрово запалване.
- Вариант 2Б: За двигателите с искрово запалване се прилага вариант 2А, а двигателите със samozапалване трябва да не превишават границите от етап II, определени в директивата за извънпътната подвижна техника.

4.3. Оценка на последствията от прилагане на вариантите в сравнение с базовия вариант

За описаните по-горе варианти и за базовия вариант (при който се запазват сегашните установени с директивата граници за емисиите) беше направена оценка на въздействието, която в подробности определи видовете и оцени количествено общите технически, екологични, икономически и социални последствия и разпределеното въздействие на вариантите, след което те бяха сравнени чрез многофакторен анализ.²

4.3.1. Технически последствия и оценка на разходите за постигане на съответствие

Техническите последствия от различните варианти са оценени чрез определяне за всеки тип двигател на подходящите ключови технологии, осигуряващи изпълнение на заложените във варианта изисквания. Изчислени са и разходите за промяна на технологията с отчитане, когато е необходимо, на дейностите за преобразуване на технологиите за прилагане в морски условия и на достъпността на технологиите за отрасъла, произвеждащ двигатели за плавателни съдове за отдых. В приложение е приведено резюме на подробния анализ на разходите за постигане на съответствие (вж. Резюме на оценката на въздействието).

4.3.2. Оценка на екологичните последствия

Екологичните последствия от различните варианти и от базовия вариант са оценени чрез разработване на модели на пристанища за плавателни съдове за отдых и на характерните особености на експлоатация в типични за ЕС езерни, морски и речни условия. Моделите са използвани за оценка на последствията от различните варианти по отношение на годишните вредни емисии във въздуха от плавателните съдове за отдых в ЕС. Резултатите са обобщени в таблица 1.

Замърсител→ ↓Вариант	CO		HC + NO _x		PT		Общо	
	kt/год.	%	kt/год.	%	kt/год.	%	kt/год.	%
Базов вариант	153,1		40,9		0,6		194,6	
Вариант 1	153,1	0	32,7	-20	0,4	-33	186,2	-4,3

²

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

Вариант 2	153,1	0	28,2	-31	0,4	-33	181,7	-6,6
Вариант 2А	153,1	0	27,4	-33	0,4	-33	180,9	-7,0
Вариант 2Б	153,1	0	31,5	-23	0,4	-33	185,0	-5,0

Таблица 1: Оценка на количеството емисии от отработени газове от плавателните съдове за отход в ЕС (в хиляди тона на година) и намалението на емисиите при различните варианти (в проценти спрямо базовия вариант).

4.3.3. Оценка на икономическите и социални последици и на въздействието върху условията за конкуренция

Подробно описание на икономическите и социални последици от вариантите и на въздействието им върху условията за конкуренция е приведено в приложението към настоящия доклад. В таблица 2 са обобщени основните данни за трите типа разглеждани двигатели: двигатели със самозапалване (CI), двигатели с искрово запалване (SI) и двигатели за плавателни съдове за индивидуално ползване (PWC).

Тип двигател →	Средни брутни разходи за постигане на съответствие, млн. EUR				Въздействие върху цената, %			Въздействие върху заетостта (намаление на броя работни места)			
	CI	SI	PWC	Общо	CI	SI	PWC	CI	SI	PWC	Общо
Вариант 1	147,1	6,4	2,0	155,5	+4,4	+0,7	+1,9	-37	-86	-6	-129
Вариант 2	245,2	121,0	5,1	371,3	+10	+10	+4,9	-85	-86	-16	-187
Вариант 2А	245,2	104,7	2,0	351,9	+10	+7,7	+1,9	-85	-86	-6	-177
Вариант 2Б	150,2	104,7	2,0	256,9	+4,4	+7,7	+1,9	-37	-86	-6	-129

Таблица 2: Оценка на брутните разходи за постигане на съответствие, въздействието върху цената и върху безработицата при четирите варианта по сравнение с базовия вариант.

4.3.4. Сравнение на вариантите: многофакторен анализ

Съгласно насоките на Комисията за оценка на въздействието четирите варианта и базовият вариант са сравнени по метода на многофакторния анализ, като са използвани следните критерии: ефективност (в каква степен се постига целта за намаляване на емисиите), ефикасност (какви са преките и косвени разходи за постигане на съответствие) и състоятелност (съотношение между положителните и отрицателни последици — съотношение разходи/ползи). Резултатите са обобщени в таблица 3.

Критерий →	Ефективност (общо намаление на емисиите)	Ефикасност (разходи за съответствие и социално въздействие)	Състоятелност (ефикасност / ефективност = разходи за съответствие и социално въздействие за намаляване на емисиите с 1 kt/год.)
Вариант 1	8,4 kt/год. (-4.3%)	+155,5 млн.EUR -129 раб. места	+18,5 млн.EUR -15,4 раб. места

Вариант 2	12,9 kt/год. (-6.6%)	+371,3 млн.EUR -187 раб. места	+28,8 млн.EUR -14,5 раб. места
Вариант 2А	13,5 kt/год. (-7.0%)	+351,9 млн.EUR -177 раб. места	+26,1 млн.EUR -13,1 раб. места
Вариант 2Б	9,6 kt/год. (-5.0%)	+256,9 млн.EUR -129 раб. места	+26,8 млн.EUR -13,4 раб. места

Таблица 3: Резултати от многофакторния анализ на вариантите при сравнение с базовия вариант.

От анализа се вижда, че всеки вариант има социална цена, която варира от 13 до 15 работни места по-малко за всеки хиляда тона намаление на годишното замърсяване при възможности за намаляване на емисиите от плавателните съдове за отдых, които са сравнително малки (между 4,3 % и 7 %).

От друга страна, като се използват методиките, разработени за оценяване на паричната стойност на щетите, дължащи се на замърсяването на въздуха³, се получава, че паричната стойност на избегнатите щети поради намаляване на емисиите е между 2500 и 8200 EUR на тон NOx годишно и между 13000 и 51000 EUR на тон твърди частици годишно. Този резултат показва, че разходите за намаляване емисиите на тези замърсители не превишават паричния еквивалент на ползите за околната среда и това би следвало да е стимул за постигане на по-нататъшно намаляване на емисиите, при поддържане на положителни стойностите на съотношението разходи/ползи.

Във връзка с приетите през март 2007 г. в Брюксел заключения на Европейския съвет относно запазването на климата и ангажимента на Комисията да придвижи напред този политически процес трябва да се положат максимални усилия за по-нататъшно оптимизиране на възможните намаления на емисиите, като се има предвид тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха и вече приетите във връзка с нея екологични цели⁴.

За да постигне тази цел Комисията възнамерява да проучи и други варианти, предвиждащи използване на най-строгите и стимулиращи развитието на технологиите правила за емисиите, които се прилагат или се предвижда да се прилагат другаде по света и в частност в САЩ. Този подход трябва същевременно да отчита и необходимостта производителите на двигатели в ЕС, които оперират на глобалния пазар, да запазят и укрепят позициите си спрямо конкурентите от трети страни. Като цяло ще трябва внимателно да се отчете уязвимото положение на малките и средни предприятия в ЕС, които оперират само на пазара на ЕС.

Оценката на социалните последствия действително показва, че социалната цена за по-нататъшното намаляване на емисиите ще се заплати предимно от базираните в ЕС малки и средни предприятия, а данните от анализи на конкретни случаи показват, че реализирането на който и да е от вариантите ще застраши сериозно бъдещето на единствения производител на извънбордови двигатели, който действително е базиран в ЕС. Поради това биха могли да се предвидят подходящи съпътстващи мерки, които да осигурят оптимален баланс между намаляването на емисиите и нарастването на социалната цена.

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

⁴ Източниците са изброени в глава 2 на резюмето на оценката на въздействието.

Необходими са още време и проучвателна работа за оценка на последствията и на необходимостта от такъв амбициозен подход за намаляване приноса на моторните плавателни съдове за отдых към промените на климата, като същевременно се ограничават социалната цена и отрицателното въздействие върху конкурентоспособността на малките и средни предприятия, базирани в ЕС. За целта Комисията ще извърши допълнително проучване за оценка на въздействието, като се консултира с всички заинтересовани страни, и след това ще представи резултатите пред Европейския парламент и Съвета като целта на проучването ще е да се определи необходимостта от предлагане на нови нормативни мерки за реализиране на този амбициозен подход.

5. НЕОБХОДИМОСТ ОТ ПО-НАТАТЪШНО НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМОВИТЕ ЕМИСИИ

Прегледът на постиженията показва, че по-нататъшно намаляване на шума от двигателите може да се постигне само при плавателните съдове с маломощни двигатели. От друга страна, тази категория вече има най-малък принос в шумовите емисии. При плавателните съдове с мощни двигатели шумовото въздействие е по-голямо, тъй като към шума от двигателя се добавя и шумът от корпуса. Шумовото въздействие на тези плавателни съдове не може да се намали само чрез мерки, засягащи двигателя — необходими са и мерки за намаляване на шума от корпуса. Последните не винаги са технически възможни, поради което в прегледа се прави заключението, че намаляване на нивото на шума в чувствителните зони на околната среда следва да се постигне по друг начин, например чрез оперативни мерки за регламентиране използването на такива плавателни съдове.

6. ПОТЕНЦИАЛНИ ИЗГОДИ ОТ ВЪВЕЖДАНЕТО НА СИСТЕМА ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО ПРИ УПОТРЕБА

Системата за оценяване на съответствието при употреба е предназначена да определи дълговечността на двигателя, т. е. непрекъснатото съответствие на изискванията за ограничаване на емисиите в реални експлоатационни условия. В прегледа на постиженията се прави извод, че дълговечността не е проблем при сегашните, установени с директивата гранични стойности на емисиите. Практическият опит показва, че продължителното изпълнение на мерките за борба с шума не представлява сериозен проблем, освен когато се внедрят системи за допълнително обработване на отработените газове. В случаите, когато тези системи изискват настройка на двигателя, която може да изглежда неизгодна на потребителя, съществува риск от промяна на настройката от потребителя (преправяне на двигателя). Освен това изчисленията за мотоциклети, отговарящи на изискванията Евро 3, показват, че възможният резултат от внедряване на система за оценяване на съответствието при употреба е в границите от 0,002 до 0,12 процента от общите емисии на мотоциклетите. Трябва също да се отбележи, че система за оценяване на съответствието при употреба може да се реализира само ако всички държави-членки на ЕС създадат надеждни системи за регистриране на двигателите и на плавателните съдове, на които те са монтирани. Освен това възможностите за провеждане на съответните измервания на намиращи се в експлоатация малки плавателни съдове за отдых са твърде ограничени и засега не са разработени подходящи и надеждни методи за изпитване, които да са лесно приложими на практика. Предвид ограничените ползи за околната среда и техническите и

организационни трудности, свързани със системата за оценяване на съответствието при употреба, не би било подходящо да се направи предложение за внедряване на такава система за плавателните съдове за отдых в ЕС.

7. НАЛИЧИЕ НА НЕРАЗХОДОЕМКИ МЕТОДИ ЗА КОНТРОЛ НА ЕМИСИИТЕ

В глава 4 са изброени съществуващите методи за ограничаване на емисиите и са разгледани съпътстващите ги разходи. От оценките на разходите за осигуряване на съвместимост следва, че ако технологиите за ограничаване на емисиите не се свеждат само до настройване на съществуващи компоненти на двигателите или замяната им с други, по-съвременни, лесно достъпни и използвани в двигатели за други цели, приложението им може и да е възможно, но ще изисква значителни разходи. В частност, понастоящем се разработват и изпитват за приложимост в морски условия технологии с оксидни катализатори за отработените газове, които може да се окажат ефективни за намаляване на емисиите от плавателните съдове за отдых.

8. НЕОБХОДИМОСТ ОТ ОГРАНИЧАВАНЕ НА ИЗПАРЯВАНЕТО И РАЗЛИВАНЕТО НА ГОРИВО

Основните пътища за изпаряване на горивото от плавателните съдове за отдых са проникването на въглеродороди през стените на резервоарите и тръбопроводите за гориво (70 %) и загуби поради денонощните изменения на температурата (23 %). Последните се дължат на промените на температурата на въздуха в течение на денонощието, които предизвикват свиване и разширяване на въздуха в резервоара за гориво, като при всяко затопляне в околната атмосфера се изпуска въздух, наситен с пари на горивото. Техническите мерки за отстраняване на загубите поради денонощните изменения на температурата се състоят в използването на система за задържане на парите на горивото, която представлява съд, запълнен с активен въглен. Използването на такива системи обаче не е достатъчно проверено и няма доказателства за приложимостта им в морски условия, когато в съда може да навлезе влага или вода и да наруши нормалната му работа. Проникването през стените на резервоарите може да се намали, като чрез флуориране или сулфониране стените им се покрият с тънък уплътняващ слой. Тези технологии обаче са екологично опасни и поради това са необходими допълнителни изследвания за разработване на екологично приемливи методи за нанасяне на покрития върху стените на горивните резервоари. Проникването през стените на горивопроводите може да се намали, ако за изработването им се използват подходящи материали. Този въпрос трябва да се включи в съответните хармонизирани стандарти, разработвани във връзка с ДПСО.

Разливане на гориво най-често се наблюдава, когато плавателните съдове се зареждат с гориво от туби. Този въпрос трябва да се реши на местно ниво. В съответствие с принципа за субсидиарност Комисията счита, че държавите-членки трябва да предвидят, където е необходимо, оперативни мерки за намаляване на замърсяването поради разливане на гориво.

9. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА СЪГЛАСУВАНЕ НА МЕЖДУНАРОДНИ СТАНДАРТИ ЗА ЕМИСИИТЕ НА ОТРАБОТЕНИ ГАЗОВЕ И ШУМОВИТЕ ЕМИСИИ

В рамките на трансатлантическия бизнесдиалог ЕС-САЩ бяха предприети опити за проучване, заедно с агенцията на САЩ за опазване на околната среда, на възможните съвместни действия на САЩ и ЕС в нормативното уреждане на допустимите емисии от плавателните съдове за отдых. От обсъжданията се изясни, че различните политически цели и законодателни подходи на САЩ и ЕС значително ограничават възможностите за постигане на трансатлантическо съгласуване на бъдещата нормативна база за плавателните съдове за отдых.

Въпреки това Комисията счита, че е важно да се следи бъдещото развитие на нормативната база в САЩ, която урежда въпроса с емисиите на плавателните съдове за отдых, и да се преценява до каква степен новостите могат да се използват като основа за по-амбициозен подход при минимизиране въздействието на емисиите отработени газове на плавателните съдове за отдых. Както е споменато по-горе, Комисията възнамерява да оцени по-подробно възможните резултати от такъв подход и след това да докладва за направените изводи.

Постигнат е значителен напредък в международното стандартизиране на методите за измерване на шумовите емисии, основаващ се на резултатите от изследователския проект „Soundboat“, финансиран от ЕС. Това ще позволи, в рамките на международния стандарт ISO 14509, да се разработи алтернативен и не така скъп метод за оценяване на съответствието с изискванията за ограничаване на шумовите емисии. Тъй като този стандарт вече се цитира в ДПСО, за възприемане на метода няма да са необходими предложения за промени в нормативната база. След като бъде внедрен, методът ще улесни значително производителите при доказване съответствието на плавателните съдове с изискванията за ограничаване на шумовите емисии.

10. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ОПРОСТЯВАНЕ НА СИСТЕМАТА ОТ ПРОЦЕДУРИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Извършените през 2003 г. изменения на ДПСО значително разшириха броя на модулните процедури за оценка на съответствието, измежду които могат да избират производителите. Натрупаният опит обаче е твърде ограничен и не позволява да се прецени дали би могло процедурите да се опростят. Освен това Комисията счита, че опростяването на системата от процедури за оценка на съответствието трябва да се разглежда в по-широк контекст. Тя препоръчва да се изчака резултатът от междуинституционалното обсъждане на предложението на Комисията за ревизиране на принципите за нов подход в законодателството, преди да се обсъждат конкретни действия в рамките на ДПСО.

11. ПОТРЕБНОСТ ОТ РЕВИЗИРАНЕ НА ПРОЕКТНИТЕ КАТЕГОРИИ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ

В резултат от междуинституционалното обсъждане на предложението за изменение на Директива 94/25/ЕО вече е постигнато съгласие да се ревизират проектни категории А и Г за плавателните съдове. Консултациите със заинтересованите страни относно необходимостта от по-нататъшно ревизиране на проектните категории показаха, че по този въпрос мненията се разминават. Производителите на плавателни съдове за отдих са против, а асоциациите на потребителите подкрепят по-нататъшните изменения. Като отчита всички аспекти на проблема и всички становища, Комисията счита, че няма значими доказателства в полза на твърдението, че общата безопасност на плавателните съдове за отдих ще се подобри, ако се променят съществуващите или се добавят нови проектни категории.

12. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В светлината на ограничения опит, придобит от прилагането на изменената ДПСО, и като се отчитат направените в настоящия доклад изводи по изброените в член 2 от Директива 2003/44/ЕО аспекти, Комисията предвижда да продължи проучването на възможностите за по-нататъшно намаляване на емисиите от плавателните съдове за отдих. Във връзка с това ще е необходимо да се оценят възможните последствия за запазването на климата и за конкурентоспособността на предприятията в ЕС от прилагане на най-строгите и стимулиращи развитието на технологиите граници за емисиите от двигателите на плавателните съдове за отдих, както и необходимостта от допълнителни мерки за ограничаване социалната цена на промените. В зависимост от резултата на тези допълнителни проучвания Комисията може на по-късен етап да разгледа представянето за обсъждане на подходящи предложения.