



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.6.2007  
COM(2007) 313 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES  
PARLEMENT**

**Verslag betreffende de mogelijkheid om nieuwe verbeteringen aan te brengen in de  
milieueigenschappen van motoren voor pleziervaartuigen,  
ingediend overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 2003/44/EG tot wijziging van  
Richtlijn 94/25/EG inzake pleziervaartuigen**

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

## 1. INLEIDING

Bij Richtlijn 94/25/EG (de "Richtlijn Pleziervaartuigen" - RPV) worden de essentiële eisen vastgesteld voor het ontwerp en de bouw van pleziervaartuigen waaraan moet worden voldaan om het vrije verkeer van die producten binnen de interne markt mogelijk te maken. De RPV is gewijzigd bij Richtlijn 2003/44/EG, waarin geharmoniseerde grenswaarden voor de uitlaat- en geluidsemissies worden vastgelegd waaraan die vaartuigen moeten voldoen om vrije toegang te krijgen tot de markten in de gehele Unie.

Krachtens artikel 2 van Richtlijn 2003/44/EG brengt de Commissie uiterlijk eind 2006 *"verslag uit over de mogelijkheden om nieuwe verbeteringen aan te brengen in de milieueigenschappen van motoren en gaat zij onder meer na of de vaartuigontwerpcategorieën herzien moeten worden"*. Uiterlijk eind 2007 dient zij *"indien nodig (...) in het licht van dit verslag (...) bij het Europees Parlement en de Raad passende voorstellen in."* Voorts moet de Commissie *"in het licht van de ervaring"* rekening houden met:

*"a) de noodzaak van een verdere verlaging van de emissies van luchtverontreinigende stoffen en geluid teneinde aan milieubeschermingseisen te voldoen;*

*b) de eventuele voordelen van een systeem van controle op de conformiteit van motoren onder bedrijfsomstandigheden;*

*c) de beschikbaarheid van kosteneffectieve technieken voor emissiebeheersing;*

*d) de noodzaak van een vermindering van de verdamping en het morsen van brandstof;*

*e) de mogelijkheid om overeenstemming te bereiken over internationale normen voor uitlaat- en geluidsemissies;*

*f) eventuele vereenvoudiging van het systeem van procedures ter beoordeling van de overeenstemming."*

Om te voldoen aan deze opdracht heeft de Commissie de volgende acties ondernomen:

- (1) een overzichtsstudie waarin een gedetailleerde inventaris is opgenomen, alsook een vergelijkende evaluatie van de huidige stand en ontwikkeling, wereldwijd, van de technologie en wetgeving met betrekking tot de milieuprestaties van pleziervaartuigen. Uit deze studie zijn vier mogelijke scenario's voor een verdere verlaging van de emissiegrenswaarden gedistilleerd. Er wordt ook gedetailleerd ingegaan op bovengenoemde aspecten a) t/m f);
- (2) een effectevaluatie met een nauwkeurige meting en een gedetailleerde beoordeling van de impact en de herverdelingseffecten van de vier mogelijke scenario's voor verdere vermindering van de uitlaatemissiegrenswaarden,

gevolgd door een vergelijking van deze effecten aan de hand van een multi-criteria-analyse, waarbij de status-quo als referentiescenario wordt gebruikt;

- (3) een reeks raadplegingsvergaderingen met de belanghebbenden (autoriteiten van de lidstaten, industrie en gebruikersverenigingen) om de betrokken partijen te informeren over de opgestarte werkzaamheden en de voortgang die is gemaakt bij bovengenoemde studies en om hun opmerkingen en bevindingen in te zamelen;
- (4) in de context van de 'Transatlantic Business Dialogue' tussen de VS en de EU heeft een reeks vergaderingen plaatsgehad tussen de Commissiediensten, het Environmental Protection Agency van de VS en de pleziervaartuigenindustrie om de mogelijkheid te onderzoeken van een zekere harmonisatie van toekomstige wetgeving inzake de emissies van pleziervaartuigen in de VS en de EU.

## **2. DOELSTELLINGEN**

In dit verslag bespreekt de Commissie de mogelijkheid van een verdere verbetering van de milieueigenschappen van pleziervaartuigen en de eventuele behoefte aan een herziening van de vaartuigontwerpcategorieën. Ook bespreekt zij de verschillende aspecten waarmee zij krachtens de richtlijn in het licht van de opgedane ervaring rekening moet houden. Het doel is om, in lijn met de algemene doelstellingen van het Actieplan tot vereenvoudiging en verbetering van de regelgeving en de Richtsnoeren van de Commissie voor milieueffectevaluatie, geschikte beleidsopties te selecteren en de behoefte aan nieuwe wetgevingsvoorstellen af te wegen. Er wordt nagegaan of het nodig is de mogelijkheden voor een maximalisering van het emissiereductie-potentieel van pleziervaartuigen verder te verkennen en er wordt geconcludeerd dat de Commissie naar gelang van het resultaat van deze evaluatie in een later stadium eventueel nieuwe passende voorstellen kan indienen.

## **3. OPGEDANE ERVARING**

De ervaring die is opgedaan met de toepassing van de gewijzigde uitlaat- en geluidsemissievoorschriften van de RPV is zeer beperkt. Dit is een gevolg van het korte tijdsbestek tussen de datum van volledige toepassing van deze wijzigingen en de uiterste termijn voor de indiening van dit verslag. De wijzigingen hebben een aantal problemen veroorzaakt wat hun tijdige tenuitvoerlegging in de lidstaten en hun toepassing door de fabrikanten en aangemelde instanties betreft.

Hoewel er vijf jaar is verstreken tussen de indiening van het gewijzigde voorstel in 2000 en de inwerkingtreding van de wijzigingen in 2005, is het duidelijk dat een deel van de industrie zich niet tijdig op die inwerkingtreding heeft voorbereid. Als gevolg daarvan is de overgangperiode van een jaar, die bedoeld was om de fabrikanten in staat te stellen de resterende producten te verkopen die overeenkomstig de nationale regels van de periode vóór de vaststelling van de gewijzigde RPV waren geproduceerd, door de fabrikanten en aangemelde instanties gebruikt om zich aan te passen aan de nieuwe conformiteitsbeoordelingsprocedures en de nieuwe milieueisen van de gewijzigde RPV.

De vertraging die de lidstaten hebben opgelopen bij de omzetting van de gewijzigde RPV, enerzijds, en het beperkte aantal aangemelde instanties die oorspronkelijk beschikbaar waren om de conformiteitsbeoordeling met betrekking tot de emissie-eisen te verrichten, anderzijds, hebben bijgedragen tot de moeilijkheden in kwestie.

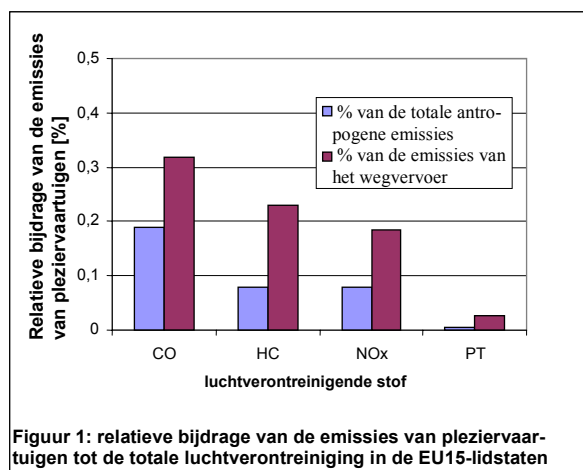
De Commissie heeft zich erop toegelegd deze moeilijkheden zoveel mogelijk te verminderen door alle betrokken partijen bijstand te bieden bij de tenuitvoerlegging van de wijzigingen van de richtlijn en, waar nodig, door de passende procedures in te leiden tegen lidstaten die hun nationale tenuitvoerleggingsmaatregelen niet tijdig hadden aangemeld. Deze acties hebben het mogelijk gemaakt de situatie op te helderen alvorens de wijzigingen op 1 januari 2006 daadwerkelijk van kracht werden.

Gezien deze ervaring is het duidelijk dat voldoende aandacht moet worden besteed aan de tijd die alle betrokken partijen nodig hebben om zich aan te passen aan een eventuele nieuwe wijziging van de richtlijn, alsmede aan de legitieme verwachtingen van de ondernemingen betreffende de rechtszekerheid die zij nodig hebben om hun ontwerp- en productieprocessen en de daarmee verband houdende investeringen te plannen in het licht eventuele nieuwe wijzigingen van de eisen van de richtlijn.

#### 4. DE NOODZAAK VAN EN MOGELIJKHEDEN VOOR EEN VERDERE VERMINDERING VAN DE EMISSIES

##### 4.1. De impact van het gebruik van pleziervaartuigen op de algemene en lokale luchtkwaliteit

Uit de resultaten van de overzichtsstudie<sup>1</sup> kan worden geconcludeerd dat, met de momenteel geldende emissiegrenswaarden, de bijdrage van het gebruik van pleziervaartuigen tot de totale luchtverontreiniging gering is.



In figuur 1 wordt getoond dat de geraamde hoeveelheid koolmonoxide (CO), koolwaterstoffen (HC), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en deeltjes (PT), uitgestoten door een vloot pleziervaartuigen die aan de huidige emissiegrenswaarden voldoen, verwaarloosbaar is in verhouding tot de totale hoeveelheid antropogene emissies en

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime\\_regulatory/doc/rc\\_study\\_exec\\_sum.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/doc/rc_study_exec_sum.pdf)

de totale uitstoot van het wegvervoer in de EU15-lidstaten (basis: gegevens van 1998 als gerapporteerd door het Europees Milieuagentschap).

In het kader van de overzichtsstudie en de effectevaluatie zijn simulaties gemaakt om in te schatten in welke mate een verdere aanscherping van de huidige emissiegrenswaarden kan bijdrage tot een minimalisering van de milieueffecten van pleziervaartuigen.

#### **4.2. Identificatie van mogelijke toekomstige verbeteringen en scenario-opties**

In de overzichtsstudie zijn de volgende mogelijkheden voor verbetering tegen het licht gehouden:

- voor buitenboordmotoren met vonkontsteking (spark ignition - SI), overstappen van tweetakttechnologie (2T) op 2T met directe insputing en viertakttechnologie (4T);
- voor binnenboordmotoren met vonkontsteking, inschakelen van de meest recente technologieën als gebruikt in andere toepassingen, met name in de motorvoertuigensector, en eventueel gebruik van oxidatiekatalysatoren als nabehandelingstechnologie;
- voor binnenboordmotoren met compressieontsteking (compression ignition - CI), inschakelen van de meest recente technologieën als gebruikt op andere gebieden, met name bij motoren voor niet voor de weg bestemde mobiele machines.

Uitgaande van de technische haalbaarheid en na raadpleging van de betrokken partijen werden in de overzichtsstudie diverse scenario's ontwikkeld, waarbij de volgende opties voor een verdere vermindering van de emissies werden geselecteerd:

- optie 1: alle 2T- en 4T-SI-motoren moeten voldoen aan de huidige emissiegrenswaarden voor 4T-SI-motoren. CI-motoren moeten voldoen aan de fase-III A-emissiegrenswaarden voor commerciële scheepvaartmotoren voor de binnenvaart als gespecificeerd in de richtlijn inzake niet voor de weg bestemde mobiele machines (Non-Road Mobile Machinery - NRMM);
- optie 2: alle 2T- en 4T-SI-motoren moeten voldoen aan emissiegrenswaarden die slechts 75% bedragen van de huidige grenswaarden van de richtlijn voor 4T-SI-motoren. CI-motoren moeten voldoen aan de fase-III A-emissiegrenswaarden voor algemeen gebruik als gespecificeerd in de NRMM-richtlijn;
- optie 2A: idem als bij optie 2, maar voor SI-motoren met een vermogen van minder dan 30 kW gelden de huidige emissiegrenswaarden van de richtlijn voor 4T-SI-motoren;
- optie 2B: voor SI-motoren is optie 2A van toepassing, terwijl CI-motoren moeten voldoen aan de fase-II-emissiegrenswaarden van de NRMM-richtlijn.

#### **4.3. Effectevaluatie van de diverse scenario's ten opzichte van het referentiescenario**

Voor bovenstaande scenario's en het referentiescenario, d.w.z. handhaving van de huidige emissiegrenswaarden van de richtlijn, is een gedetailleerde effectevaluatie uitgevoerd, waarbij nader werd gekeken naar de technische, sociaal-economische en

milieueffecten en naar de herverdelingseffecten van de verschillende opties en waarbij de impact van de opties via een multi-criteria-analyse<sup>2</sup> werd vergeleken

#### 4.3.1. Technische impact en evaluatie van de nalevingskosten

De technische impact van de diverse scenario's is geëvalueerd door voor elk motorsegment die technologieën te kiezen waarmee kan worden voldaan aan het scenario in kwestie en door de kosten van de desbetreffende technologie te berekenen, waarbij zo nodig rekening werd gehouden met het feit dat die technologie moest worden omgezet naar een mariene omgeving en waarbij werd gekeken naar de beschikbaarheid van bedoelde technologie op de recreatieve markt. Een samenvatting van de gedetailleerde analyse van de kosten voor naleving van de verschillende opties is in bijlage opgenomen (zie de *Impact Assessment Summary*).

#### 4.3.2. Milieueffectevaluatie

De milieueffecten van de verschillende scenario's en het referentiescenario zijn bepaald door modellen te ontwikkelen voor jachthavens met een vloot van pleziervaartuigen en relevante gebruikspatronen in een typische omgeving van meren, kustwateren of binnenwateren in de EU. Deze modellen zijn vervolgens gebruikt om het effect te ramen van de onderscheiden scenario's op de jaarlijkse hoeveelheid door de vloot van pleziervaartuigen in de EU uitgestoten luchtverontreinigende stoffen. De resultaten zijn samengevat in tabel 1.

Verontreinigende stof→ ↓Scenario	CO		HC + NO <sub>x</sub>		PT		Totaal	
	kton/j	%	kton/j	%	kton/j	%	kton/j	%
Referentiescenario	153,1		40,9		0,6		194,6	
Optie 1	153,1	0	32,7	-20	0,4	-33	186,2	-4,3
Optie 2	153,1	0	28,2	-31	0,4	-33	181,7	-6,6
Optie 2A	153,1	0	27,4	-33	0,4	-33	180,9	-7,0
Optie 2B	153,1	0	31,5	-23	0,4	-33	185,0	-5,0

Tabel 1: geraamde hoeveelheid door de vloot van pleziervaartuigen in de EU uitgestoten luchtverontreinigende stoffen in kiloton per jaar en emissiereductiepotentieel in % voor de verschillende scenario's ten opzichte van het referentiescenario.

#### 4.3.3. Evaluatie van de effecten op sociaal-economisch gebied en op het gebied van het concurrentievermogen

Een gedetailleerd overzicht van de sociaal-economische impact en de gevolgen voor het concurrentievermogen van de verschillende scenario's is gegeven in de bijlage bij dit verslag. In tabel 2 zijn de voornaamste resultaten samengevat voor de drie bestudeerde motorsectoren: CI- en SI-motoren en waterscooters (Personal Watercraft - PWC).

Gemiddelde nalevingskosten (m€)	Prijseffecten (%)	Impact op de werkgelegenheid (aantal verloren banen)

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime\\_regulatory/directive\\_03\\_44.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/directive_03_44.htm)

sector→	CI	SI	PWC	totaal	CI	SI	PWC	CI	SI	PWC	totaal
Optie 1	147,1	6,4	2,0	155,5	+4,4	+0,7	+1,9	-37	-86	-6	-129
Optie 2	245,2	121,0	5,1	371,3	+10	+10	+4,9	-85	-86	-16	-187
Optie 2A	245,2	104,7	2,0	351,9	+10	+7,7	+1,9	-85	-86	-6	-177
Optie 2B	150,2	104,7	2,0	256,9	+4,4	+7,7	+1,9	-37	-86	-6	-129

Tabel 2: geraamde totale nalevingskosten, prijseffecten en impact op de werkgelegenheid van de vier mogelijke scenario's met als vergelijkingspunt het referentiescenario

#### 4.3.4. *Vergelijking van de opties: multi-criteria-analyse*

Overeenkomstig de richtsnoeren van de Commissie voor effectevaluaties zijn de vier scenario's en het referentiescenario onderling vergeleken met behulp van een multi-criteria-analyse die op de volgende criteria was gebaseerd: doeltreffendheid (hoe goed kan de emissiereductiedoelstelling worden bereikt), efficiëntie (directe en indirecte nalevingskosten) en consistentie (afweging van positieve en negatieve effecten – kosten/batenverhouding). De resultaten zijn samengevat in tabel 3.

Criterion →	doeltreffendheid (totale emissiereductie)	efficiëntie (totale nalevingskosten & sociale kosten)	consistentie (kosten/baten = nalevings- en sociale kosten per kton/j emissiereductie)
Optie 1	8,4 kton/j (-4,3%)	+155,5 m€ -129 banen	+18,5 m€ -15,4 banen
Optie 2	12,9 kton/j (-6,6%)	+371,3 m€ -187 banen	+28,8 m€ -14,5 banen
Optie 2A	13,5 kton/j (-7,0%)	+351,9 m€ -177 banen	+26,1 m€ -13,1 banen
Optie 2B	9,6 kton/j (-5,0%)	+256,9 m€ -129 banen	+26,8 m€ -13,4 banen

Tabel 3: resultaten van de multi-criteria-analyse voor de diverse scenario's met als vergelijkingspunt het referentiescenario

Uit de resultaten blijkt dat elk van de scenario's een sociale kost meebrengt van 13 tot 15 verloren banen per kiloton emissiereductie per jaar, gepaard aan een vrij gering reductiepotentieel (tussen 4,3% en 7%) wat de bijdrage van pleziervaartuigen aan de totale luchtverontreiniging betreft.

Anderzijds, als de methodologieën worden gebruikt die zijn ontwikkeld om de monetaire kosten in te schatten van de schade die wordt veroorzaakt door de emissie van luchtverontreinigende stoffen<sup>3</sup>, blijkt de monetaire waarde van de door de emissiereductie vermeden schade op te lopen tot 2500 t/m 8200 euro per ton vermeden NO<sub>x</sub>-uitstoot per jaar en tot 13 000 t/m 51 000 euro per ton vermeden PT-uitstoot per jaar. Deze cijfers tonen aan dat de nalevingskosten voor de nagestreefde emissiereductie niet opwegen tegen de monetaire milieubaten en zijn dus een stimulans voor inspanningen om een verdere emissiereductie te bewerkstelligen, met inachtneming van een positieve kosten/batenverhouding.

In het licht van de conclusies van de Europese Raad van Brussel inzake klimaatverandering van maart 2007 en de verbintenis van de Commissie om dit

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe\\_cba\\_externalities.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_cba_externalities.pdf)

beleidsproces te sturen, moet een maximale inspanning worden gedaan om dit reductiepotentieel verder te optimaliseren, waarbij ten volle rekening wordt gehouden met de reeds vastgestelde thematische strategie inzake luchtvervuiling en de daarmee verwante milieudoelstellingen<sup>4</sup>.

Om dit doel te bereiken is de Commissie voornemens om ook andere scenario's te evalueren, die zijn gebaseerd op de meest stringente en door technologie aangedreven emissievoorschriften welke reeds gelden of weldra zullen gelden in andere delen van de wereld, met name in de VS. Bij een dergelijke aanpak moet ook rekening worden gehouden met het feit dat de EU-motorfabrikanten, die produceren in een mondiale markt, hun concurrentiekracht ten opzichte van concurrenten uit derde landen moeten kunnen handhaven. Er moet ook voldoende aandacht gaan naar de kwetsbare positie van kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) die uitsluitend produceren voor de EU-markt.

Uit de evaluatie van de sociale impact is immers gebleken dat de sociale kosten van elke verdere vermindering van de emissies in hoofdzaak zullen worden gedragen door in de EU gevestigde KMO's. Een casestudy heeft voorts uitgewezen dat de tenuitvoerlegging van ongeacht welk scenario de overlevingskans van de enige daadwerkelijk in de EU gevestigde producent van buitenboordmotoren ernstig in het gedrang brengt. Er moet dus worden nagedacht over passende begeleidende maatregelen om een optimaal evenwicht te vinden tussen een maximalisering van de emissiereductie en een minimalisering van de sociale kosten.

Er is meer tijd en studiewerk nodig om de impact en geschiktheid van een dergelijke ambitieuze aanpak voor een minimalisering van de bijdrage van gemotoriseerde pleziervaartuigen tot de klimaatverandering te beoordelen en tegelijk de sociale kostprijs daarvan en de negatieve effecten op in de EU gevestigde KMO's te milderen. De Commissie zal dit doen met behulp van een aanvullende effectevaluatie, uitgevoerd in nauwe samenwerking met de belanghebbenden. Zij zal daarover in een later stadium rapporteren aan het Europees Parlement en de Raad en zal nagaan of het passend is om met het oog op het bereiken van dergelijke ambitieuze doelstelling nieuwe wetgevingsmaatregelen voor te stellen.

## **5. DE NOODZAAK VAN EEN VERDERE VERMINDERING VAN DE GELUIDSEMISSIES**

Uit de overzichtsstudie is gebleken dat een verdere vermindering van de geluidsemissies alleen doeltreffend is voor vaartuigen met klein vermogen, een categorie vaartuigen die nu al de kleinste geluidsimpact heeft. Voor vaartuigen met groot vermogen is de geluidsimpact groter ten gevolge van het gecombineerde effect van het motorgeluid en het door de romp voortgebrachte geluid. Bij dergelijke vaartuigen kan de geluidsproductie niet worden verminderd door uitsluitend maatregelen te treffen op het gebied van hun motoren en moeten er ook geluidsreductiemaatregelen komen op het niveau van de romp. Aangezien dit laatste niet altijd technisch haalbaar is, wordt in de studie geconcludeerd dat een vermindering van de geluidsemissie in zones met een kwetsbaar milieu op een andere manier moet worden bereikt, bijvoorbeeld via operationele voorschriften voor het gebruik van dergelijke vaartuigen.

---

<sup>4</sup> De referenties worden gegeven in hoofdstuk 2 van de *Impact Assessment Summary*.



**6. DE MOGELIJKE BATEN VAN EEN SYSTEEM VOOR CONTROLE VAN DE CONFORMITEIT ONDER BEDRIJFSOMSTANDIGHEDEN**

Een systeem voor controle van de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden is erop gericht de duurzaamheid van de motor te verifiëren, d.w.z. de permanente overeenstemming met de emissie-eisen van de richtlijn in reële bedrijfsomstandigheden. In de overzichtsstudie werd geconcludeerd dat met de huidige emissiegrenswaarden van de richtlijn duurzaamheid geen echt probleem vormt. Uit de praktische ervaring is gebleken dat de duurzaamheid van maatregelen ter beperking van de emissies doorgaans geen ernstig probleem is, tenzij nabehandelingssystemen worden gemonteerd. In gevallen waarin dergelijke maatregelen een nieuwe afstelling van de motor vergen die door de gebruiker als nadelig wordt gevoeld, bestaat het risico dat die gebruiker de afstelling opnieuw verandert. Uit berekeningen die werden uitgevoerd voor Euro3-motorfietsen is voorts gebleken dat het potentiële effect van systemen ter controle van de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden beperkt is tot 0,002 tot 0,12% van de totale emissies van de motorfiets. Er moet ook worden opgemerkt dat een systeem van controle van de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden pas mogelijk wordt als alle EU-lidstaten een betrouwbaar systeem hebben opgezet voor de registratie van de motoren en de voertuigen waarin die zijn gemonteerd. Bovendien zijn de mogelijkheden om dergelijke metingen onder bedrijfsomstandigheden uit te voeren bij kleine pleziervoertuigen veeleer beperkt en zijn er tot dusverre geen geschikte en betrouwbare testmethoden ontwikkeld die onmiddellijk in de praktijk kunnen worden gebruikt. Gezien de beperkte potentiële milieubaten en de technische en logistieke moeilijkheden voor invoering van een systeem ter controle van de conformiteit onder bedrijfsomstandigheden, lijkt het niet passend voorstellen voor de invoering van een dergelijk systeem voor de pleziervoertuigenvloot in de EU in te dienen.

**7. DE BESCHIKBAARHEID VAN KOSTENEFFECTIEVE TECHNIEKEN VOOR EMISSIEBEHEERSING**

De beschikbare technieken voor emissiebeheersing zijn vastgesteld en de daarmee verband houdende kosten zijn samengevat in hoofdstuk 4. Uit de raming van de nalevingskosten blijkt dat emissiebeheersingstechnologieën die verder gaan dan de kalibratie van bestaande onderdelen van de motor of vervanging van dergelijke onderdelen door meer geavanceerde exemplaren, die op de markt beschikbaar zijn voor toepassing in andere sectoren, wellicht mogelijk zijn, maar dan tegen aanzienlijke kosten. Met name wordt gewerkt aan de ontwikkeling van nabehandelingstechnologieën met gebruikmaking van oxidatiekatalysatoren en wordt de betrouwbaarheid van die technologieën in een mariene omgeving getest. Dit zal wellicht een doeltreffende techniek blijken om het emissiereductiepotentieel voor pleziervoertuigen te maximaliseren.

**8. DE NOODZAAK VAN VERMINDERING VAN DE VERDAMPING EN HET MORSEN VAN BRANDSTOF**

De belangrijkste oorzaak van verdamping van de brandstof van pleziervoertuigen is permeatie van koolwaterstoffen door brandstoftanks en -leidingen (70%) en dagelijkse ontluichtingsverliezen (23%). Deze laatste worden veroorzaakt door de

dagelijkse temperatuurschommelingen die tot gevolg hebben dat de lucht in de brandstoftank afwisselend uitzet en krimpt, wat bij opwarming resulteert in het vrijkomen van een lucht/brandstofmengsel. De technische oplossing om de dagelijkse ontluchtungsverliezen te verminderen is de brandstoftank te laten ademen over een damperugwinningssysteem dat bestaat uit een met actieve kool gevulde trommel. Het gebruik van dergelijke trommels is echter onvoldoende getest en het is niet bewezen dat bedoelde systemen ook doeltreffend zijn in een mariene omgeving waarin vocht of water in de trommel kan dringen en de correcte werking van het systeem kan belemmeren. Permeatie van de brandstoftank kan worden verminderd door het tanklichaam te coaten met behulp van fluorering of sulfonering. Deze technieken brengen echter milieurisico's met zich en er is verder onderzoek nodig om milieuvriendelijke coatingstechnieken voor brandstoftanks te ontwikkelen. Permeatie van de brandstofleidingen kan worden verminderd door voor dergelijke slangen geschikte materialen te gebruiken, en dit aspect moet worden opgenomen in de relevante geharmoniseerde normen ter ondersteuning van de RPV.

Brandstof wordt vooral gemorst wanneer de gebruikers van het vaartuig hun brandstoftank vullen met behulp van jerrycans. Dit probleem moet lokaal worden aangepakt en gezien het subsidiariteitsbeginsel is de Commissie van oordeel dat het aan de lidstaten is om operationele maatregelen te overwegen om waar nodig verontreiniging ten gevolge van het morsen van brandstof tegen te gaan.

## **9. DE MOGELIJKHEID OM OVEREENSTEMMING TE BEREIKEN OVER INTERNATIONALE NORMEN VOOR UITLAAT- EN GELUIDSEMISSIES**

In de context van de 'Transatlantic Business Dialogue' tussen de VS en de EU zijn pogingen ondernomen om samen met het Environmental Protection Agency eventuele synergieën tussen de wetgeving van de VS en de EU betreffende de uitlaatmissies van pleziervaartuigen te benutten. Uit dit overleg is echter gebleken dat de verschillen op het gebied van beleidsdoelstellingen en wetgevingsaanpak tussen de VS en de EU de kansen van een overeenkomst over een trans-Atlantische harmonisatie van toekomstige emissiewetgeving voor pleziervaartuigen aanzienlijk verkleinen.

De Commissie blijft echter van mening dat het belangrijk is de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de emissiereductiewetgeving voor pleziervaartuigen in de VS te volgen en in te schatten of dergelijke ontwikkelingen kunnen worden gebruikt als vertrekpunt voor een meer ambitieuze aanpak ter minimalisering van de impact van de emissies van pleziervaartuigen. Zoals reeds vermeld is de Commissie van plan om de effecten van een dergelijke aanpak nader te evalueren en in een later stadium verslag uit te brengen over die evaluatie.

Er is aanzienlijke vooruitgang geboekt op het gebied van de internationale standaardisering voor geluidsemissieproeven, gebaseerd op de resultaten van het door de EU gefinancierde 'SoundBoat'-onderzoeksproject. Dit zal het mogelijk maken om binnen het kader van de internationale norm ISO 14509 een alternatieve en minder dure methodologie voor het testen van de naleving van de geluidsemissienormen te ontwikkelen. Aangezien in de RPV reeds naar deze norm wordt verwezen, is er geen behoefte aan verdere wetgevingsvoorstellen om te verwijzen naar deze methodologie, die zodra ze is aangenomen zal resulteren in een

aanzienlijke verlichting van de last voor de fabrikanten om aan te tonen dat hun motoren in overeenstemming zijn met de geluidsemissienormen.

#### **10. EEN EVENTUELE VEREENVOUDIGING VAN HET SYSTEEM VAN PROCEDURES TER BEOORDELING VAN DE OVEREENSTEMMING**

Met de wijziging van de RPV in 2003 is de modulaire keuze die de ondernemingen wordt geboden voor de procedures ter beoordeling van de overeenstemming reeds aanzienlijk uitgebreid. De ervaring met deze uitgebreide modulaire keuze is echter te beperkt om te kunnen beoordelen of deze procedures eventueel moeten worden vereenvoudigd. Voorts is de Commissie van mening dat een vereenvoudiging van het systeem van procedures ter beoordeling van de overeenstemming in een breder kader kan worden aangepakt. Zij beveelt derhalve aan om het resultaat af te wachten van het interinstitutionele overleg over het voorstel van de Commissie voor een herziening van de beginselen die ten grondslag liggen aan de 'nieuwe aanpak'-wetgeving, alvorens nieuwe specifieke actie in de context van de RPV te overwegen.

#### **11. DE BEHOEFTE AAN EEN HERZIENING VAN DE VAARTUIGONTWERPCATEGORIEËN**

Het interinstitutionele overleg over het voorstel om Richtlijn 94/25/EG te wijzigen is reeds uitgemond in een overeenkomst over een herziening van de vaartuigontwerp-categorieën A en D. Bij de raadpleging van de betrokken partijen over de behoefte aan een herziening van de vaartuigontwerpcategorieën zijn onderling afwijkende opinies aan het licht gekomen. De producenten van pleziervaartuigen pleiten tegen een dergelijke herziening, terwijl de watersportverenigingen er voorstander van zijn. Rekening houdend met alle elementen en standpunten is de Commissie van mening dat er geen sterke aanwijzingen zijn die doen concluderen dat de algemene veiligheid van pleziervaartuigen gebaat zou zijn met een wijziging van de huidige en invoering van nieuwe vaartuigontwerpcategorieën.

#### **12. CONCLUSIE**

In het licht van de beperkte ervaring die met de toepassing van de gewijzigde RPV is opgedaan en rekening houdend met de bevindingen van dit verslag inzake alle in artikel 2 van Richtlijn 2003/44/EG genoemde aspecten beraadt de Commissie zich over de wenselijkheid van nieuwe maatregelen om het emissiereductiepotentieel op het gebied van pleziervaartuigen ten volle te benutten. Dit vergt een evaluatie van de impact die de toepassing van de meest stringente, tot technologisch ontwikkeling aansporende emissiegrenswaarden voor motoren van pleziervaartuigen kan hebben op het probleem van de klimaatverandering en op het concurrentievermogen van de EU-industrie, alsook van de begeleidende maatregelen die moeten worden getroffen om de sociale kosten te milderen. Naar gelang van het resultaat van die toekomstige evaluatie kan de Commissie in een later stadium eventueel passende voorstellen indienen.