



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 26.7.2011  
KOM(2011) 456 endgültig

2011/0197 (COD)

Vorschlag für

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Sportboote und Wassermotorräder**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

{SEK(2011) 958 endgültig}

{SEK(2011) 959 endgültig}

## BEGRÜNDUNG

### 1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

#### **Allgemeiner Kontext**

Die Sportboote-Richtlinie<sup>1</sup> wurde im Jahr 1994 erlassen, um das Inverkehrbringen von Freizeitbooten auf dem europäischen Markt zu regeln. Darin sind die wesentlichen Sicherheitsanforderungen festgelegt, die Hersteller beim Entwurf von Wasserfahrzeugen beachten müssen, damit sie diese sicheren Fahrzeuge dann in der EU in Verkehr bringen dürfen. Die Hersteller müssen eine Reihe von Verpflichtungen erfüllen, um nachzuweisen, dass ihr Produkt mit der Richtlinie übereinstimmt; dazu gehören die Ausstellung einer Erklärung über die Konformität des Wasserfahrzeugs mit den wesentlichen Anforderungen der Richtlinie, das Anbringen der CE-Kennzeichnung an dem Produkt und die Bereitstellung von Informationen für die Nutzer über die Verwendung und Instandhaltung des Produkts.

Die Richtlinie 94/25/EG wurde durch die Richtlinie 2003/44/EG geändert, mit der Grenzwerte für Abgasemissionen von Antriebsmotoren und für Geräuschemissionen von Wasserfahrzeugen mit Antriebsmotoren (Selbstzündungsmotoren und Fremdzündungsmotoren) eingeführt wurden. Die wichtigsten in der Sportboote-Richtlinie geregelten Luftschadstoffe sind Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel (PT). Darüber hinaus wurde der Anwendungsbereich der Sportboote-Richtlinie mit der Richtlinie 2003/44/EG auf Wassermotorräder ausgeweitet.

Dieselbe Änderungsrichtlinie sieht eine Überprüfungsklausel (Artikel 2) vor, die darauf abzielt, die Emissionsgrenzwerte zu verschärfen, um den technologischen Fortschritt bei Wassersportmotoren sowie die Notwendigkeit der weltweiten Harmonisierung der Grenzwerte, insbesondere mit den USA, zu berücksichtigen. Gleichzeitig gilt es, dabei die schwache Position der KMU zu berücksichtigen, da sich dieser Sektor im Wesentlichen aus kleinen und mittleren Unternehmen zusammensetzt (zu über 95 %).

Ihre Tätigkeit besteht hauptsächlich im Bootsbau oder der Marinisierung (Umbau eines PKW- oder mobilen Motors in einen Bootsmotor). Es gibt auch einige Hersteller, die Motoren in Kleinserien ausschließlich für den EU-Markt herstellen.

Die Überprüfungsklausel (Artikel 2) sieht ferner vor, dass die Kommission einen Bericht über die Möglichkeiten weiterer Verbesserungen der Umwelteigenschaften von Motoren vorlegt und gegebenenfalls vor dem Hintergrund dieses Berichts dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Vorschläge unterbreitet. Die Kommission veröffentlichte 2007 einen Bericht (KOM(2007) 313), in dem sie bereits ankündigte, dass sie Optionen für eine weitere Senkung der Abgasgrenzwerte von Wassersportmotoren prüfen werde.

#### **Vereinbarkeit mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Die Sportboote-Richtlinie fügt sich in einen Rahmen europäischer Rechtsvorschriften ein, die die Aspekte Sicherheit im Seeverkehr und Umwelt miteinander verbinden.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15).

Eine der Leitinitiativen der Strategie „Europa 2020“<sup>2</sup> zielt auf die Schaffung eines ressourcenschonenden Europas ab, damit wir die gesteckten Klima- und Energieziele erreichen. Die integrierte Meerespolitik<sup>3</sup> bindet den Umweltschutz in sämtliche Politikfelder der Union ein, insbesondere in diejenigen, die die Meeresumwelt berühren. Die Überarbeitung der Sportboote-Richtlinie erfolgt vor diesem allgemeinen Hintergrund. Ferner ist sie ein Beitrag zur Erreichung der Ziele des Internationalen Jahres 2010 der biologischen Vielfalt.

Die Sportboote-Richtlinie steht in Einklang mit den Zielen der Initiative „Saubere Luft für Europa“<sup>4</sup> (*Clean Air for Europe, CAFE*), bei der es sich um eine integrierte und langfristige Strategie zur Verringerung der schädlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt gemäß der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa<sup>5</sup> handelt.

Die Sportboote-Richtlinie erfasst lediglich gesundheitlich relevante Schadstoffe in Abgasemissionen von Motoren wie Partikel (PT), Stickoxide (NOx) und Kohlenwasserstoffe (HC). Darin geht es nicht um CO<sub>2</sub>. Zurzeit gibt es weder eine Bestandsaufnahme noch Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Sportbootmotoren. Es ist jedoch durchaus möglich, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen von Motoren dieses Sektors in Zukunft, den jüngsten Entwicklungen im Straßenverkehrssektor folgend, Gegenstand freiwilliger oder regulatorischer Maßnahmen sein werden.

## **2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **Anhörung interessierter Kreise**

Die Überarbeitung, die seit 2008 erörtert wird, war Gegenstand einer umfassenden Anhörung insbesondere im Rahmen des Ständigen Ausschusses für Sportboote; darin einbezogen waren die Behörden der Mitgliedstaaten und andere Interessenträger wie die Industrie, Verbraucherorganisationen, Normungsgremien und Vertreter der Konformitätsbewertungsstellen.

Im Mai und Juli 2009 fand eine öffentliche Konsultation im Internet statt. Die Dienststellen der Kommission erhielten 32 Antworten auf den Fragebogen, der ausschließlich in englischer Sprache veröffentlicht worden war. Die Ergebnisse der öffentlichen Anhörung wurden veröffentlicht unter:

[http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?lang=de&tpa\\_id=160&item\\_id=3088&tk=](http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?lang=de&tpa_id=160&item_id=3088&tk=)

Die Antworten auf diese Konsultation ergaben, dass – unter Berücksichtigung der Position der KMU – strengere Grenzwerte für Abgasemissionen befürwortet werden. Die Befragten gaben an, dass es nicht nur einheitliche Grenzwerte für die EU/EWR-Mitgliedstaaten, sondern auch

---

<sup>2</sup> KOM(2010) 2020 endgültig.

<sup>3</sup> Siehe z. B. Grünbuch KOM(2006) 275 endg. „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“, die Mitteilung der Kommission KOM(2007) 575 endg. „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“ sowie in jüngster Zeit die 2009 von der Generaldirektion MARE vorgeschlagene Initiative „Saubere Schiffe“. Alle diese Initiativen bestätigen, dass im Kontext der Meerespolitik ein Umweltschutz auf hohem Niveau erforderlich ist.

<sup>4</sup> Siehe unter: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/other/l28031a\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/other/l28031a_de.htm)

<sup>5</sup> Siehe unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0050:DE:NOT>

für andere Teile der Welt, vor allem die USA, geben sollte. Die Umfrage bestätigte ferner, dass eine weitere Verschärfung der Grenzwerte für Geräuschemissionen von Wasserfahrzeugen mit Antriebsmotoren das Problem des übermäßigen Lärms in exponierten Gebieten nicht wirksam lösen kann.

Bei der Konsultation wurde deutlich, dass die Besonderheiten des Sportboote-Sektors in den Rechtsvorschriften der EU stärker berücksichtigt werden sollten. Bedenken wurden hinsichtlich des sehr regen Gebrauchtbootshandels sowie selbstgebauten Booten geäußert. Aus den Antworten ging auch hervor, dass es notwendig ist, die Verpflichtungen der Wirtschaftsakteure, einschließlich privater Einführer, und die Zuständigkeiten der nationalen Aufsichtsbehörden zu präzisieren.

### **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Es wurden mehrere Studien extern in Auftrag gegeben, um die Frage der Verbesserung der Umwelteigenschaften von Wassersportmotoren und der entsprechenden Auswirkungen zu untersuchen.

- **TNO<sup>6</sup>**: „Studie zur aktuellen Lage sowie zu technischen Entwicklungen und zu Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit der Umwelleistung von Wassersportmotoren – Abschlussbericht“, Januar 2005 („Bestandsaufnahme-Studie“). Die Kommission gab diese Studie in Auftrag, nachdem sie Umweltschutzanforderungen in die Sportboote-Richtlinie aufgenommen hatte; Zweck war es zu bewerten, welche Auswirkungen die Verwendung von Antriebsmotoren in Sportbooten auf die Umwelt hat.
- **European Confederation of Nautical Industries**: „*Study on The Feasibility and Impact of Possible Scenarios for Further Emission Reduction Measures for Recreational Craft Engines in the Context of Directive 94/25/EC, as Amended by Directive 2003/44/EC: Impact Assessment Report – Final Report*“ (Studie über die Machbarkeit und die Auswirkungen möglicher Szenarien für weitere emissionsverringende Maßnahmen für Wassersportmotoren im Kontext der Richtlinie 94/25/EG, geändert durch die Richtlinie 2003/44/EG: Folgenabschätzung – Abschlussbericht), 26. Oktober 2006. Im Rahmen dieser Studie wurden Auswirkungen und Verteilungseffekte der vier möglichen Szenarien der aus der TNO-Studie hervorgegangenen Maßnahmen zur weiteren Verringerung der Emissionen ermittelt und im Detail bewertet.
- **ARCADIS<sup>7</sup>**: „Ergänzende Studie zur Abschätzung der Folgen möglicher Maßnahmen zur Emissionsminderung für Sportbootmotoren“ – Juni 2008. An die Ergebnisse der früheren Studie anschließend gab die Kommission eine weitere Studie in Auftrag, im Rahmen derer neue Szenarien ermittelt und bewertet werden sollten, die die besondere Lage der KMU im Sportbootesektor berücksichtigen.
- Die Studien sind abrufbar unter:  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/documents/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/documents/index_de.htm)

---

<sup>6</sup> „Stocktaking study on the current status and developments of technology and regulations related to the environmental performance of recreational marine engines – Final Report“, Januar 2005, TNO für die GD Unternehmen.

<sup>7</sup> „Complementary Impact Assessment Study on possible emission reduction measures for recreational marine engines“, Juni 2008, ARCADIS für die GD Unternehmen.

## **Folgenabschätzung**

Die Kommission hat, wie in ihrem Arbeitsprogramm vorgesehen, eine ausführliche Folgenabschätzung vorgenommen.

Diese konzentriert sich auf die folgenden drei Punkte der Überarbeitung, die erhebliche Auswirkungen haben:

- A. Abgasemissionen,
- B. Geräuschemissionen und
- C. Angleichung an den neuen Rechtsrahmen (NLF).

Für diese drei Bereiche wurden die folgenden Optionen im Detail analysiert.

### **A. Grenzwerte für die Abgasemissionen von Motoren**

#### **Option 1 - Keine Änderung**

Die bestehenden **Abgasemissionsgrenzwerte** in der Fassung der Änderungsrichtlinie 2003/44/EG bleiben unverändert.

#### **Option 2 - Strengere Grenzwerte für Abgasemissionen (Stufe II)**

Es wurde die Möglichkeit geprüft, die Stufe II der Abgasemissionsgrenzwerte einzuführen. Insgesamt wurden fünf mögliche Szenarien für eine weitere Verschärfung der Grenzwerte vorgeschlagen (nähere Einzelheiten siehe Folgenabschätzung, S. 21).

Szenario 5 wurde als sinnvollstes Szenario für die weitere Bewertung ausgewählt. Dieses Szenario gleicht die Grenzwerte an diejenigen der USA an, und zwar sowohl für Fremdzündungsmotoren (SI) als auch für Selbstzündungsmotoren (CI). Für CI-Motoren sind die Grenzwerte diejenigen der Regelung US EPA 40 CFR, Teil 1042, für Wassersport-Dieselmotoren, für SI-Motoren diejenigen der Regelung US EPA 40 CFR, Teil 1045, für neue mobile Fremdzündungsmotoren, Ausrüstung und Schiffe.

#### **Option 3 - Strengere Grenzwerte für Abgasemissionen (Stufe II) in Verbindung mit Abhilfemaßnahmen zur Milderung negativer wirtschaftlicher/sozialer Auswirkungen**

Diese Option beinhaltet verschiedene Möglichkeiten der Verschärfung der Vorschriften für Abgasemissionen und schließt eine Ausgleichsmaßnahme zur Begrenzung der negativen wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen ein, die die Einführung strengerer Emissionsgrenzwerte für die Hersteller hätten.

##### ***Teiloption 3.1 – Einsatz eines Flexibilitätssystems***

Eine Option zur Milderung der Auswirkungen strengerer Abgasemissionsvorschriften könnte die Einführung des Flexibilitätssystems sein. Dabei geht es darum, den Motorenherstellern zu erlauben, auch nach Inkrafttreten der neuen Emissionsgrenzwerte eine begrenzte Anzahl von Wassersportmotoren in Verkehr zu bringen, die mit der vorhergehenden Emissionsstufe in Einklang stehen.

### ***Teiloption 3.2 – Einführung einer Übergangsfrist (3 Jahre) für alle Motorenhersteller***

Dieser Vorschlag sieht die Gewährung einer dreijährigen Übergangsfrist nach dem Inkrafttreten der Richtlinie vor, innerhalb derer die Motorenhersteller ihre Motoren an die neuen Technologien anpassen können.

### ***Teiloption 3.3 – Einführung einer Übergangsfrist für alle Motorenhersteller + einer spezifischen Übergangsfrist für kleine und mittlere Motorenhersteller, die auf dem EU-Markt Ottokraftstoff-Außenbordmotoren mit einer Leistung von <15 kW in Verkehr bringen wollen (3+3 Jahre)***

Die dreijährige Übergangsfrist für die Industrie würde aufrechterhalten bleiben. Darüber hinaus würde den kleinen und mittleren Motorenherstellern, die Fremdzündungsmotoren unter 15 kW in Verkehr bringen wollen, ein zusätzlicher Zeitraum von drei Jahren (6 Jahre ab dem Inkrafttreten) gewährt.

Diese letzte Teiloption wurde in der Folgenabschätzung als beste Lösung ausgewählt.

## **B. Grenzwerte für Geräuschemission von Wasserfahrzeugen mit Antriebsmotoren**

Option 1 – Keine Änderung

Die bestehenden **Geräuschemissionsgrenzwerte** in der Fassung der Änderungsrichtlinie 2003/44/EG bleiben unverändert.

### **Option 2 – Strengere Grenzwerte für Geräuschemissionen**

Die gegenwärtig in der EU geltenden Geräuschemissionsgrenzwerte für den von Wasserfahrzeugen abgestrahlten Schall würden verschärft.

Option 1 (Beibehaltung der derzeitigen Grenzwerte) wurde als bessere Lösung betrachtet,

- da dabei keine Kosten für die Einhaltung der Vorschriften anfallen (die Unternehmen müssen nicht in neue Technologien investieren, um die erforderlichen Emissionsgrenzwerte eingehalten);
- da die Möglichkeit vorgesehen ist, einen größeren Umweltnutzen durch maßgeschneiderte nationale Maßnahmen zu erreichen, die speziell für die Regionen ausgelegt sind, in denen Wasserfahrzeuge in dem jeweiligen Land betrieben werden.

Die Mitgliedstaaten hätten mehr Spielraum zur Ausarbeitung spezifischer Maßnahmen zur wirksamen Lärmreduzierung, da der von Wasserfahrzeugen verursachte Lärm nicht allein durch die Motoren entsteht, sondern auch von Faktoren abhängt wie Betrieb des Fahrzeugs, Wetter usw.

## **C. Angleichung der Sportboote-Richtlinie an den neuen Rechtsrahmen (NLF)**

Infolge des Erlasses der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und des Beschlusses Nr. 768/2008/EG muss die Sportboote-Richtlinie mit den Grundsätzen des neuen Rechtsrahmens in Einklang gebracht werden. Dies beinhaltet im Wesentlichen die Einbeziehung der Kapitel, in denen die Verpflichtungen für die Wirtschaftsakteure, die Kompetenzen der Konformitätsbewertungsstellen und Marktüberwachungsbehörden, die

neuen Konformitätsbewertungsmodule und der Status der CE-Kennzeichnung beschrieben werden.

Da die Kommission die sektorbezogenen Rechtsvorschriften an den neuen Rechtsrahmen angleichen muss, konzentrierte sich die Folgenabschätzung lediglich auf die Analyse der Auswirkungen dieser Angleichung. Diese dürften im Wesentlichen positiv sein, da die horizontalen Bestimmungen bestimmte Fragen klären, die gegenwärtig noch mit einer gewissen Unsicherheit behaftet sind. Diese Rechtssicherheit wird allen Seiten zugute kommen: den Wirtschaftsakteuren, den Verwaltungen der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union sowie den Verbrauchern. Bestimmte Verpflichtungen, die den Wirtschaftsakteuren auferlegt werden, können allerdings zu wirtschaftlichen Folgen in Form zusätzlicher Kosten für diese Akteure führen.<sup>8</sup>

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

#### **Wichtigste Elemente der Überarbeitung**

##### **3.1. *Klarstellung des Geltungsbereichs und der Begriffe der Richtlinie***

Zur Erleichterung der Anwendung der Sportboote-Richtlinie durch Hersteller und nationale Behörden werden der Anwendungsbereich und einige Begriffsbestimmungen dieser Richtlinie präzisiert.

In der Vergangenheit gab es Diskussionen über die Bedeutung des Begriffs „Sportboote“ in der Richtlinie: manche betrachteten diesen als Oberbegriff, unter den sowohl Sportboote als auch Wassermotorräder fallen. Diese Unklarheit wird nun beseitigt, indem der neue allgemeine Begriff „Wasserfahrzeuge“ in die Begriffsbestimmungen aufgenommen wird, der Sportboote wie Wassermotorräder abdeckt.

Da der Begriff „Sportboote“ nun eindeutig auf lediglich einige Produktarten beschränkt ist, die von der Richtlinie erfasst werden, wird der Titel der Richtlinie geändert in „Richtlinie über Sportboote und Wassermotorräder“, damit er dem Anwendungsbereich besser entspricht.

In die Liste der nicht erfassten Produkte müssen nun Amphibienfahrzeuge aufgenommen werden, damit für diese nicht die Anforderungen dieser Richtlinie gelten. Aus Gründen der Kohärenz und Klarheit wird auch festgelegt, dass nur Wassermotorräder im Sport- und Freizeitbereich von der Richtlinie erfasst werden, und nicht etwa auch solche für Rettungsdienste und Polizeieinsätze. Darüber hinaus wird präzisiert, wie „Kanus“ beschaffen sein müssen, damit sie nicht in den Anwendungsbereich fallen: sie dürfen „ausschließlich für handbetätigte Vortriebsmittel ausgelegt“ sein, wenn sie nicht von der Richtlinie erfasst werden sollen.

Außerdem ist es angezeigt, zum leichteren Verständnis und im Interesse einer einheitlichen Anwendung der Richtlinie die Begriffe „für den Eigengebrauch gebaute Wasserfahrzeuge“ und „private Einführer“ zu definieren.

---

<sup>8</sup> Die Auswirkungen der Angleichung an den neuen Rechtsrahmen wird im Zuge der globalen Folgenabschätzung ausführlich bewertet (Kommissionsvorschlag zur gleichzeitigen Angleichung mehrerer Richtlinien an den neuen Rechtsrahmen).

### **3.2. Allgemeine Sicherheitsanforderung**

Aus Gründen der Klarheit und der Übereinstimmung mit anderen Richtlinien des neuen Konzepts ist es erforderlich, ausdrücklich anzugeben, dass von dieser Richtlinie erfasste Produkte nur dann in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie sowohl der allgemeinen Anforderung entsprechen, dass sie keine Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen oder die Umwelt darstellen können, als auch die wesentlichen Anforderungen von Anhang I erfüllen. Die Festlegung dieser allgemeinen Sicherheitsanforderung ist wichtig, da sie als Rechtsgrundlage dafür dienen könnte, unsichere Wasserfahrzeuge vom Markt zu nehmen, insbesondere in Fällen, in denen eine neue Gefahr festgestellt wird, die nicht von den harmonisierten Normen abgedeckt ist.

### **3.3. Abgasemissionen**

#### **3.3.1. Die neuen, strengeren Emissionsgrenzwerte**

Neue, strengere Grenzwerte sind für die Abgasemissionen von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>), Kohlenwasserstoffen (HC) und Partikel (PT) vorgesehen.

Für Selbstzündungsmotoren werden diese Grenzwerte entsprechend den US-EPA-Normen für Wassersport-Dieselmotoren (40 CFR Teil 1042) festgelegt. Für Fremdzündungsmotoren richten sich die Grenzwerte nach den US-EPA-Emissionsnormen für neue mobile Fremdzündungsmotoren, Ausrüstung und Schiffe (40 CFR Teil 1045). Mit diesem Vorgehen werden die Grenzwerte auf ein Niveau gebracht, das die technologischen Fortschritte im Bereich der Wassersportmotoren widerspiegelt und einer weltweiten Harmonisierung der Grenzwerte für Abgasemissionen den Weg bereitet.

Die CO-Grenzwerte werden etwas gelockert; dies ist ein notwendiger Kompromiss zur Verwirklichung einer beträchtlichen Verringerung anderer Luftschadstoffe sowie zur Deckelung der Befolgungskosten für die Industrie auf ein vertretbares Maß. Die Lockerung führt jedoch nicht zu einem Sicherheitsrisiko.

#### **3.3.2. Bezugskraftstoffe und Prüfzyklen**

Die bei der Bewertung der Übereinstimmung mit den Grenzwerten für Abgasemissionen verwendeten Prüfkraftstoffe müssen die Zusammensetzung der auf dem jeweiligen Markt verwendeten Kraftstoffe widerspiegeln, weshalb die EU-Hersteller für die Typgenehmigung europäische Prüfkraftstoffe verwenden müssen. Da jedoch Hersteller außerhalb der EU gegebenenfalls keinen Zugang zu europäischen Bezugskraftstoffen haben, muss dafür gesorgt werden, dass die Behörden, die die Konformitätsbewertung durchführen (notifizierte Stellen), auch die Prüfung von Motoren mit anderen Bezugskraftstoffen akzeptieren dürfen. Allerdings ist die Auswahl der Bezugskraftstoffe auf die Spezifikationen der USA und Japans beschränkt, die in der einschlägigen ISO-Norm angegeben sind, damit die Qualität und die Vergleichbarkeit der Prüfergebnisse gewährleistet ist (Hubkolben-Verbrennungsmotoren - Abgasmessung - Teil 5: Testkraftstoffe, derzeit EN ISO 8178-5:2008).

Darüber hinaus müssen die einschlägigen Prüfzyklen auf dieselbe ISO-Norm Bezug nehmen (Hubkolben-Verbrennungsmotoren - Abgasmessung - Teil 4: Prüfzyklen für verschiedene Motorverwendungen, derzeit EN ISO 8178-4:1996).



Der Sportbootssektor beteiligt sich aktiv an der Entwicklung innovativer Lösungen für Antriebssysteme, zu denen Hybridmotoren, Elektromotoren und Brennstoffzellen gehören. Gegebenenfalls werden in Zukunft spezifische Prüfzyklen für Hybridsysteme entwickelt.

### **3.3.3. Maßnahmen zur Milderung der Folgen für die Industrie**

Für die Industrie wird ein allgemeiner Übergangszeitraum von 3 Jahren vorgesehen. Darüber hinaus werden in Bezug auf die Abgasemissionsanforderungen weitere 3 Jahre für kleine und mittlere Motorenhersteller gewährt, die Fremdzündungsmotoren unter 15 kW in Verkehr bringen wollen. Dies ist notwendig, um Finanzierungslücken für KMU in diesem Marktsegment zu vermeiden und ihnen die Anpassung ihrer Produktion an die neuen Vorschriften zu ermöglichen.

### **3.4. Bauliche Anforderungen**

Als Beitrag zum Schutz der Meeresumwelt sieht eine neue Anforderung den obligatorischen Einbau von Auffangbehältern in mit Toiletten ausgestatteten Wasserfahrzeugen vor.

### **3.5. Begutachtung nach Bauausführung und private Einführer**

Die Richtlinie 94/25/EG sieht vor, dass die Begutachtung von Sportbooten nach Bauausführung von einer in der Union ansässigen natürlichen oder juristischen Person wahrgenommen werden kann, die das Produkt in Verkehr bringt, wenn weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter den Verpflichtungen in Bezug auf die Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit dieser Richtlinie nachkommt. Im Sinne der Einheitlichkeit ist es angezeigt, den Anwendungsbereich dieses Verfahrens auszuweiten, damit nicht nur Wassersportboote, sondern auch Wassermotorräder erfasst sind. Aus Gründen der Klarheit muss angegeben werden, von wem und in welchen Fällen genau dieses Verfahren verwendet werden kann. Dies sind folgende Personen:

- private Einführer, bei denen es sich um natürliche oder juristische Personen handelt, die im Rahmen einer nichtgewerblichen Tätigkeit ein Produkt aus einem Drittland in die Union mit der Absicht der Inbetriebnahme für den Eigengebrauch einführen;
- Personen, die einen Motor oder ein Wasserfahrzeug nach Vornahme größerer Veränderungen in Verkehr bringen oder in Betrieb nehmen, oder Personen, die die Zweckbestimmung eines nicht von dieser Richtlinie erfassten Wasserfahrzeugs so verändern, dass es daraufhin in deren Anwendungsbereich fällt;
- Personen, die ein für den Eigengebrauch gebautes Wasserfahrzeug vor Ablauf des in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer vii genannten Zeitraums von 5 Jahren in Verkehr bringen.

Hinsichtlich der Einfuhr von Sportbooten und Wassermotorrädern sei darauf hingewiesen, dass im Vergleich zu der Richtlinie 94/25/EG die Anwendung des Verfahrens der Begutachtung nach Bauausführung nur im Falle der nichtgewerblichen Einfuhr durch private Einführer möglich ist. Dadurch soll ein Missbrauch dieses Verfahrens zu gewerblichen Zwecken verhindert werden. Im Hinblick auf eine zuverlässige Bewertung der Konformität des Produkts durch die notifizierte Stelle in Bezug auf die Begutachtung nach Bauausführung ist es notwendig, die Person, die einen entsprechenden Antrag stellt, dazu zu verpflichten, der notifizierte Stelle Unterlagen vorzulegen. Es ist vorgesehen, dass der Antragsteller alle

erforderlichen Unterlagen vorlegt, die für die Bewertung der Konformität des Produkts erforderlich sind.

### **3.6. Anbringung der CE-Kennzeichnung**

In dieser Richtlinie werden die Vorschriften für die Anbringung der CE-Kennzeichnung an Wasserfahrzeugen, Bauteilen und Motoren aufgeführt. Im Vergleich zu der Richtlinie 94/25/EG ist es angezeigt, die Verpflichtung zur Anbringung der CE-Kennzeichnung auf alle Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem auszuweiten, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den wesentlichen Anforderungen von Anhang I Teile B und C genügen.

Das CE-Kennzeichen muss an Wassermotorrädern, Motoren und Bauteilen angebracht werden. Falls dies bei Bauteilen nicht möglich oder aufgrund der Größe oder Art des Produkts nicht gerechtfertigt ist, kann sie alternativ auf der Verpackung oder den Begleitunterlagen angebracht werden.

### **3.7. Berichterstattung**

Um die Überwachung und die Wirksamkeit dieser Richtlinie zu verbessern, wird eine neue Verpflichtung für die Mitgliedstaaten eingeführt, nach der diese der Kommission alle fünf Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie vorlegen müssen. Der Bericht muss vor allem Informationen über die Sicherheit und die Umweltleistung der von der Richtlinie erfassten Produkte, über die Wirksamkeit der Richtlinie sowie über die Marktüberwachungstätigkeiten der Mitgliedstaaten enthalten.

### **3.8. Angleichung der Sportboote-Richtlinie an den neuen Rechtsrahmen (NLF) und die anzuwendenden Konformitätsbewertungsverfahren**

#### **3.8.1. Horizontale Regeln**

Am 9. Juli 2008 nahmen das Europäische Parlament und der Rat zwei Rechtsakte an, die die Vermarktung von Produkten regeln: Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten<sup>9</sup> und den Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten<sup>10</sup>.

Die Verordnung enthält horizontale Bestimmungen über die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen, die CE-Kennzeichnung und über den Rechtsrahmen für eine Marktüberwachung in der Union sowie für die Kontrolle von in den Unionsmarkt eingeführten Produkten, die von dieser Richtlinie erfasst werden. Aus Gründen der Klarheit wird die Anwendung der Verordnung ausdrücklich in dieser Richtlinie erwähnt.

Der Beschluss enthält gemeinsame Grundsätze und Musterbestimmungen für Rechtsvorschriften auf der Grundlage des neuen Konzepts. Um Übereinstimmung mit anderen Produktvorschriften der einzelnen Sektoren zu gewährleisten, sollten bestimmte Vorschriften dieser Richtlinie an den Beschluss angepasst werden, sofern sektorale Besonderheiten keine

---

<sup>9</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

<sup>10</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82.

andere Lösung erfordern. Daher werden bestimmte Begriffsbestimmungen, die allgemeinen Pflichten der Wirtschaftsakteure, das Prinzip der Konformitätsvermutung, die Bestimmungen für formale Einwände gegen harmonisierte Normen, die Vorschriften für die CE-Kennzeichnung, die Anforderungen an Konformitätsbewertungsstellen und Notifizierungsverfahren und die Verfahren zur Behandlung gefährlicher Produkte an diesen Beschluss angepasst. Sektorspezifische Abweichungen sind erforderlich, insbesondere zur Berücksichtigung der besonderen Situation der privaten Einfuhr von Wasserfahrzeugen in die EU.

### **3.8.2. Konformitätsbewertungsverfahren**

Auch die Konformitätsbewertungsverfahren, zwischen denen der Hersteller wählen kann, werden unter Verweis auf den horizontalen Beschluss festgelegt. In Artikel 25 werden jedoch bestimmte zusätzliche Anforderungen zur Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse des Sektors hinsichtlich der Konformitätsbewertung festgelegt, die in den Konformitätsbewertungsmodulen der Richtlinie 94/25/EG genannt sind. Ferner wird die Möglichkeit, für bestimmte im horizontalen Beschluss genannte Module akkreditierte interne Stellen anstelle der notifizierten Stellen einzusetzen, nicht in diese Richtlinie übernommen, da sie sich nicht für den Sektor eignet.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es im Hinblick auf die Berücksichtigung der Herstellerbedürfnisse angezeigt ist, nun eine größere Auswahl an Zertifizierungsverfahren anzubieten, und zwar für folgende Fälle:

- für Sportboote der Kategorie C mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m bei Verwendung harmonisierter Normen (auch interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen möglich);
- für Bauteile (auch Modul B + E möglich).
- Im Hinblick auf die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen für Abgas- und Geräuschemissionen wird unterschieden zwischen den Fällen, in denen die harmonisierten Normen verwendet wurden, und den Fällen, in denen sie nicht verwendet wurden. Im letztgenannten Fall ist es gerechtfertigt, ein strengeres Konformitätsbewertungsverfahren zu fordern. Außerdem wird die Möglichkeit abgeschafft, für die Prüfung der Geräuschemissionen Angaben zu Referenzbooten zu verwenden; da sie in der Praxis nicht in Anspruch genommen wurde, ist sie überflüssig.

### **3.9. Ausschussverfahren und delegierte Rechtsakte**

Zur Berücksichtigung der Bestimmungen des Vertrags von Lissabon über die delegierten Rechtsakte werden Vorschriften für den Erlass delegierter Rechtsakte in die Richtlinie aufgenommen.

#### **Rechtsgrundlage**

Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 95 EG-Vertrag.

#### **Subsidiaritätsprinzip**

Die Richtlinie 94/25/EG ist eine Richtlinie zur vollständigen Harmonisierung, die auf der Grundlage von Artikel 95 des Vertrags erlassen wurde und die Errichtung und das

Funktionieren des Binnenmarktes für Wasserfahrzeuge zum Gegenstand hat. Nationale Rechtsvorschriften dürfen keine zusätzlichen Bestimmungen für den Bau von Wasserfahrzeugen oder über Abgas- und Geräuschemissionen erlassen, die eine Änderung des Produkts erfordern oder die Bedingungen für sein Inverkehrbringen berühren. Daher liegt die Überarbeitung der Bestimmungen der Richtlinie 94/25/EG, soweit sie die baulichen Anforderungen und die Abgasemissionen betrifft, in der ausschließlichen Zuständigkeit der Union. Somit findet das Subsidiaritätsprinzip im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 EG-Vertrag keine Anwendung.

Die Überarbeitung zielt darauf ab zu klären, welche Produkte in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, nicht aber, diesen Anwendungsbereich zu erweitern oder auf andere Weise zu ändern. Daher findet das Subsidiaritätsprinzip im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 EG-Vertrag auch hier keine Anwendung.

Das Subsidiaritätsprinzip könnte im Hinblick auf die Bestimmungen zum Tragen kommen, die auf die Verbesserung der wirksamen Durchsetzung der Richtlinie abzielen und im Wesentlichen aus dem neuen Rechtsrahmen stammen (siehe auch Nummer 3.7). Es hat sich gezeigt, dass eine kohärente und wirksame Durchsetzung und eine Überwachung des Marktes von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können. Folglich liegt es nahe, einige obligatorische gemeinsame Mindestanforderungen festzulegen. Der Vorschlag hätte zur Folge, dass diese Tätigkeit weiterhin in die Zuständigkeit der nationalen Behörden fällt; es werden jedoch einige allgemeine, EU-weite Anforderungen eingeführt, um Gleichbehandlung, gleiche Bedingungen für die Wirtschaftsakteure und ein vergleichbares Schutzniveau für die Bürger in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

### **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagenen Änderungen gehen entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht über das für die Erreichung der gesetzten Ziele erforderliche Maß hinaus. Damit die Vorteile des Binnenmarktes im Wasserfahrzeugsektor zum Tragen kommen können, müssen jegliche Änderungen der bestehenden Richtlinie auf Unionsebene erfolgen. Wenn die Mitgliedstaaten im Alleingang handeln würden, käme es zu einer immer größer werdenden Zahl von Anforderungen, die die bisherigen Erfolge des Binnenmarkts beeinträchtigen und in Frage stellen und mit großer Wahrscheinlichkeit bei Verbrauchern und Herstellern gleichermaßen zu Verwirrung führen würden. Die Folgen könnten höhere Preise für die Verbraucher sein, da die Hersteller gezwungen wären, wieder mitgliedstaatsspezifische Anforderungen anzuwenden.

Die Änderungen der Richtlinie führen nicht zu unnötigen Belastungen und Kosten für die Wirtschaft, insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen, oder für die Behörden. Bei einigen der in Betracht gezogenen Änderungen geht es darum, die Klarheit der derzeitigen Richtlinie zu verbessern, ohne wichtige neue, mit Kosten verbundene Anforderungen einzuführen. Bei Änderungen von größerer Tragweite hat es die Analyse der Folgen der betreffenden Option ermöglicht, die angemessenste Lösung für die Probleme zu finden.

## **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

## **5. WEITERE ANGABEN**

### **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Die Annahme des Vorschlags führt zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG über Sportboote.

### **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der Vorschlag ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Sportboote und Wassermotorräder**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –  
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,  
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,  
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,  
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,<sup>11</sup>  
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,<sup>12</sup>  
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,  
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote<sup>13</sup> wurde im Rahmen der Schaffung des Binnenmarktes zu dem Zweck erlassen, die Sicherheitsmerkmale von Sportbooten in allen Mitgliedstaaten zu harmonisieren und Hemmnisse im Handel mit Sportbooten zwischen den Mitgliedstaaten abzubauen.
- (2) Ursprünglich galt die Richtlinie 94/25/EG nur für Sportboote mit einer Mindestlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m. Mit der Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2003 zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote<sup>14</sup> wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie 94/25/EG auf Wassermotorräder erweitert, und es wurden Umweltschutzanforderungen für Antriebsmotoren (Selbstzünder und Fremdzünder) in Form von Grenzwerten für Abgasemissionen (CO, HC, NOx und Partikel) sowie in Form von Grenzwerten für Geräuschemissionen in die Richtlinie aufgenommen.

---

<sup>11</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>12</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>13</sup> ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15.

<sup>14</sup> ABl. L 214 vom 26.8.2003, S. 18.

- (3) Die Richtlinie 94/25/EG stützt sich auf die in der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung formulierten Grundsätze.<sup>15</sup> Daher enthält sie lediglich die wesentlichen Sicherheitsanforderungen für Sportboote, während technische Einzelheiten vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) und vom Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften<sup>16</sup> geregelt werden. Aufgrund der Konformität mit diesen harmonisierten Normen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht sind, ist die Konformität mit den Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG zu vermuten. Das Prinzip der Konformitätsvermutung hat sich in dieser Branche bewährt und sollte beibehalten und sogar noch vorangetrieben werden.
- (4) Durch die technische Entwicklung auf dem Markt haben sich jedoch neue Probleme hinsichtlich der Umweltaanforderungen der Richtlinie 94/25/EG ergeben. Zur Berücksichtigung dieser Entwicklung und zur Klärung des Rechtsrahmens für die Vermarktung der von dieser Richtlinie erfassten Produkte sollten bestimmte Teile der Richtlinie 94/25/EG überarbeitet und verbessert werden, und im Interesse der Klarheit sollte die Richtlinie durch die vorliegende Richtlinie ersetzt werden.
- (5) Mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten<sup>17</sup> werden horizontale Bestimmungen für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen, die CE-Kennzeichnung und den Rahmen für eine Überwachung des Unionsmarktes und für Kontrollen der in den Unionsmarkt eingeführten Produkte festgelegt, die auch auf die von dieser Richtlinie erfassten Produkte anwendbar sind.
- (6) Der Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten<sup>18</sup> enthält gemeinsame Grundsätze und Musterbestimmungen für Rechtsvorschriften auf der Grundlage des neuen Konzepts. Um Übereinstimmung mit anderen Produktvorschriften der einzelnen Sektoren zu gewährleisten, sollten bestimmte Vorschriften dieser Richtlinie an den Beschluss angepasst werden, sofern sektorale Besonderheiten keine andere Lösung erfordern. Daher sollten bestimmte Begriffsbestimmungen, die allgemeinen Pflichten der Wirtschaftsakteure, das Prinzip der Konformitätsvermutung, die Bestimmungen für formale Einwände gegen harmonisierte Normen, die Vorschriften für die CE-Kennzeichnung, die Anforderungen an Konformitätsbewertungsstellen und Notifizierungsverfahren und die Vorschriften für die Verfahren zur Behandlung gefährlicher Produkte an diesen Beschluss angepasst werden.
- (7) Um den Herstellern und den nationalen Behörden die Anwendung dieser Richtlinie zu erleichtern, sollten der Geltungsbereich und die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 94/25/EG geklärt werden. Insbesondere sollte präzisiert werden, dass

---

<sup>15</sup> ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

<sup>16</sup> ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

<sup>17</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

<sup>18</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82.

Amphibienfahrzeuge vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen sind. Außerdem ist es notwendig, anzugeben, welche Arten von Kanus und Kajaks vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen sind, und zu präzisieren, dass lediglich Wassermotorräder für Sport- und Freizeitzwecke von ihr erfasst werden.

- (8) Außerdem sollten zum leichteren Verständnis und im Interesse einer einheitlichen Anwendung der Richtlinie die Begriffe „für den Eigengebrauch gebaute Wasserfahrzeuge“ und „private Einführer“ definiert werden.
- (9) Die auf dem Markt der Europäischen Union in Verkehr gebrachten oder in Betrieb genommenen Produkte, die unter diese Richtlinie fallen, sollten den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union entsprechen, und die Wirtschaftsakteure sollten für die Konformität der Produkte verantwortlich sein, je nachdem, welche Rolle sie jeweils in der Lieferkette spielen, um ein hohes Niveau beim Schutz der öffentlichen Interessen, wie etwa Gesundheit und Sicherheit, sowie beim Verbraucherschutz und beim Umweltschutz zu gewährleisten und einen fairen Wettbewerb auf dem Unionsmarkt sicherzustellen.
- (10) Alle Wirtschaftsakteure, die Teil der Liefer- und Vertriebskette sind, sollten geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass Produkte, die unter diese Richtlinie fallen, keine Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen oder die Umwelt darstellen können, auch wenn sie sachgemäß entworfen und instand gehalten werden, und dass sie nur solche Produkte auf dem Markt bereitstellen, die mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union übereinstimmen. In dieser Richtlinie sollte eine klare und verhältnismäßige Verteilung der Pflichten vorgesehen werden, die auf die einzelnen Akteure je nach ihrer Rolle im Liefer- und Vertriebsprozess entfallen.
- (11) Da bestimmte Aufgaben nur vom Hersteller wahrgenommen werden können, ist es erforderlich, dass klar zwischen dem Hersteller und den in der Vertriebskette nachgeschalteten Akteuren unterschieden wird. Außerdem ist es erforderlich, zwischen Einführer und Händler zu unterscheiden, da der Einführer Produkte aus Drittländern auf den Unionsmarkt einführt. Der Einführer sollte daher sicherstellen, dass diese Produkte mit den in der Union geltenden Anforderungen übereinstimmen.
- (12) Da der Hersteller den Entwurfs- und Fertigungsprozess in allen Einzelheiten kennt, ist er am besten für die Durchführung des gesamten Konformitätsbewertungsverfahrens geeignet. Die Konformitätsbewertung sollte daher auch weiterhin die ausschließliche Verpflichtung des Herstellers bleiben.
- (13) Es ist notwendig sicherzustellen, dass unter diese Richtlinie fallende Produkte aus Drittländern, die auf den Unionsmarkt gelangen, den in der Union geltenden Anforderungen genügen, und insbesondere, dass geeignete Bewertungsverfahren vom Hersteller hinsichtlich dieser Produkte durchgeführt wurden. Es sollte deshalb vorgesehen werden, dass die Einführer sicherstellen, dass von ihnen in Verkehr gebrachte Produkte den geltenden Anforderungen genügen, und dass sie keine Produkte in Verkehr bringen, die diesen Anforderungen nicht genügen oder eine Gefahr darstellen. Aus dem gleichen Grund sollte vorgesehen werden, dass die Einführer sicherstellen, dass Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt wurden und dass die Produktkennzeichnung und die von den Herstellern erstellten Unterlagen den Überwachungsbehörden zur Überprüfung zur Verfügung stehen.



- (14) Wenn ein Händler ein unter diese Richtlinie fallendes Produkt auf dem Markt bereitstellt, nachdem es vom Hersteller oder vom Einführer in Verkehr gebracht wurde, sollte er die gebührende Sorgfalt walten lassen, um sicherzustellen, dass seine Handhabung des Produkts nicht dessen Konformität negativ beeinflusst. Sowohl von den Einführern als auch von den Händlern wird erwartet, dass sie mit der gebührenden Sorgfalt auf die geltenden Anforderungen achten, wenn sie Produkte in Verkehr bringen oder auf dem Markt bereitstellen.
- (15) Wenn ein Einführer ein unter diese Richtlinie fallendes Produkt in Verkehr bringt, sollte er seinen Namen und seine Kontaktanschrift auf dem Produkt angeben. Ausnahmen sollten in Fällen gelten, in denen die Größe oder die Art des Bauteils eine solche Angabe nicht erlauben.
- (16) Jeder Wirtschaftsakteur, der ein Produkt unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke in Verkehr bringt oder ein Produkt so verändert, dass sich dies auf seine Konformität mit den geltenden Anforderungen auswirken kann, sollte als Hersteller gelten und die Verpflichtungen des Herstellers wahrnehmen.
- (17) Da Händler und Einführer dem Markt nahe stehen, sollten sie in Marktüberwachungsaufgaben der zuständigen nationalen Behörden eingebunden werden und darauf eingestellt sein, aktiv mitzuwirken, indem sie diesen Behörden alle nötigen Informationen zu dem betreffenden Produkt geben.
- (18) Die Einfuhr von Sportbooten und Wassermotorrädern durch Privatpersonen aus Drittländern in die Union ist ein spezifisches Merkmal dieses Sektors. Die Richtlinie 94/25/EG enthält jedoch nur spezifische Bestimmungen über die Verpflichtungen der privaten Einführer bezüglich der Durchführung der Konformitätsbewertung (Begutachtung nach Bauausführung). Daher besteht die Notwendigkeit, die anderen Verpflichtungen privater Einführer zu präzisieren, die vom Grundsatz her mit denjenigen harmonisiert werden sollten, die für Hersteller gelten, von einigen Ausnahmen hinsichtlich der nichtgewerblichen Natur ihrer Tätigkeit abgesehen.
- (19) Durch die Rückverfolgbarkeit eines Produkts über die gesamte Lieferkette hinweg können die Aufgaben der Marktüberwachung einfacher und wirksamer erfüllt werden. Ein wirksames Rückverfolgbarkeitssystem erleichtert den Marktüberwachungsbehörden ihre Aufgabe, Wirtschaftsakteure aufzuspüren, die nichtkonforme Produkte auf dem Markt bereitgestellt haben.
- (20) Aus Gründen der Klarheit und der Übereinstimmung mit anderen Richtlinien des neuen Konzepts ist es erforderlich, ausdrücklich anzugeben, dass von dieser Richtlinie erfasste Produkte nur dann in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie sowohl der allgemeinen Anforderung entsprechen, dass sie keine Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen oder die Umwelt darstellen können, als auch die wesentlichen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.
- (21) In dem Bericht über die Möglichkeiten weiterer Verbesserungen der Umwelteigenschaften von Sportbootmotoren, vorgelegt gemäß Artikel 2 der Richtlinie

2003/44/EG zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG über Sportboote,<sup>19</sup> wurden verschiedene Optionen für eine weitere Senkung der Grenzwerte für Abgasemissionen von Sportbootmotoren beurteilt. In diesem Bericht kommt man zu dem Schluss, dass es angezeigt ist, die in der Richtlinie 2003/44/EG festgelegten Grenzwerte zu verschärfen. Sie sollten auf ein Niveau gebracht werden, das die technologischen Fortschritte im Bereich der Wassersportmotoren widerspiegelt und einer weltweiten Harmonisierung der Grenzwerte für Abgasemissionen den Weg bereitet. Die CO-Grenzwerte hingegen sollten angehoben werden, um eine beträchtliche Verringerung der Luftverschmutzung durch andere luftverunreinigende Stoffe bei gleichzeitiger Gewährleistung verhältnismäßiger Kosten für die Einhaltung der Vorschriften zu erlauben.

- (22) Für die verschiedenen Kraftstoff- und Antriebsarten sollten die jeweiligen Prüfzyklen der einschlägigen ISO-Normen für Motoren in Schiffsanwendungen verwendet werden.
- (23) Die bei der Bewertung der Übereinstimmung mit den Grenzwerten für Abgasemissionen verwendeten Prüfkraftstoffe sollten die Zusammensetzung der auf dem jeweiligen Markt verwendeten Kraftstoffe widerspiegeln, weshalb für die Typgenehmigung in der Union europäische Prüfkraftstoffe Verwendung finden sollten. Da Hersteller aus Drittländern gegebenenfalls keinen Zugang zu europäischen Prüfkraftstoffen haben, ist es erforderlich, dass die Genehmigungsbehörden die Prüfung von Motoren mit anderen Bezugskraftstoffen akzeptieren dürfen. Allerdings sollte die Auswahl der Bezugskraftstoffe auf diejenigen Spezifikationen beschränkt sein, die in der jeweiligen ISO-Norm angegeben sind, damit die Qualität und die Vergleichbarkeit der Prüfergebnisse gewährleistet ist.
- (24) Als Beitrag zum Schutz der maritimen Umwelt ist es angezeigt, eine Anforderung einzuführen, mit der der Einbau von Auffangbehältern in Wasserfahrzeuge vorgeschrieben wird, die mit Toiletten ausgestattet sind.
- (25) Unfallstatistiken zeigen, dass bei Mehrkörperbooten das Risiko eines Kielobenliegens sehr niedrig ist. Trotzdem ist es angezeigt, dass dieses Risiko auch für Mehrkörperboote in Betracht gezogen wird, so dass die Anforderungen betreffend Auftriebscharakteristik und Notausstieg für den Fall eines Kielobenliegens nur dann nicht erfüllt sein müssen, wenn bei einem Mehrkörperboot nicht mit einem solchen Fall zu rechnen ist.
- (26) In Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Subsidiarität sollten die Bestimmungen dieser Richtlinie das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, die Anforderungen festzulegen, die sie für die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern im Hinblick auf den Umweltschutz, die Struktur der Wasserwege und zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen für erforderlich halten, sofern dies nicht bewirkt, dass Wasserfahrzeuge in einer nicht in der Richtlinie festgelegten Weise verändert werden.
- (27) Die CE-Kennzeichnung bringt die Konformität eines Produkts zum Ausdruck und ist die sichtbare Folge eines ganzen Prozesses, der die Konformitätsbewertung im weiteren Sinne umfasst. Die allgemeinen Grundsätze für die CE-Kennzeichnung sind

---

<sup>19</sup> KOM(2007) 313 endgültig.

in der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 festgelegt. In dieser Richtlinie sollten die Vorschriften für die Anbringung der CE-Kennzeichnung an Wasserfahrzeugen, Bauteilen und Motoren aufgeführt werden. Es ist angezeigt, die Verpflichtung zur Anbringung der CE-Kennzeichnung auf alle Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem auszuweiten, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den wesentlichen Anforderungen dieser Richtlinie genügen.

- (28) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass Herstellern und Benutzern klar gemacht wird, dass der Hersteller durch das Anbringen der CE-Kennzeichnung an einem Produkt erklärt, dass dieses Produkt mit allen geltenden Vorschriften übereinstimmt, und dass er die volle Verantwortung hierfür übernimmt.
- (29) Die CE-Kennzeichnung sollte die einzige Konformitätskennzeichnung sein, die darauf hinweist, dass ein Produkt, das von dieser Richtlinie erfasst wird, mit den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union übereinstimmt. Andere Kennzeichnungen sollten jedoch erlaubt sein, sofern sie zur Verbesserung des Verbraucherschutzes beitragen und diese Kennzeichnungen nicht von Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union erfasst werden.
- (30) Um die Erfüllung der wesentlichen Sicherheitsanforderungen zu gewährleisten, müssen geeignete Konformitätsbewertungsverfahren festgelegt werden, die von den Herstellern einzuhalten sind. Diese Verfahren sollten auf die Konformitätsbewertungsmodule Bezug nehmen, die in dem Beschluss Nr. 768/2008/EG festgelegt sind. Sie sollten sich nach dem Grad der Gefahr richten, die von einem Wasserfahrzeug oder seinen Motoren und Bauteilen ausgehen kann. Folglich sollte jede Konformitätskategorie durch ein angemessenes Verfahren ergänzt werden oder die Wahl zwischen mehreren gleichwertigen Verfahren möglich sein.
- (31) Die Erfahrung hat gezeigt, dass es angebracht ist, in folgenden Fällen ein breiteres Spektrum von Konformitätsbewertungsmodulen zuzulassen: für Sportboote der Kategorie C mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m, bei denen harmonisierte Normen verwendet wurden, sowie für Bauteile. Bei der Konformitätsbewertung bezüglich der Anforderungen für Abgas- und Geräuschemissionen sollte unterschieden werden zwischen Fällen, in denen die harmonisierten Normen verwendet wurden, und solchen, in denen sie nicht verwendet wurden, denn im letztgenannten Fall ist es gerechtfertigt, ein strengeres Konformitätsbewertungsverfahren zu fordern. Außerdem sollte die Möglichkeit abgeschafft werden, für die Prüfung der Geräuschemissionen Angaben zu Referenzbooten zu verwenden; da sie in der Praxis nicht in Anspruch genommen wurde, ist sie überflüssig.
- (32) Die Richtlinie 94/25/EG sieht vor, dass die Begutachtung von Sportbooten nach Bauausführung von einer in der Union ansässigen natürlichen oder juristischen Person wahrgenommen werden kann, die das Produkt in Verkehr bringt, wenn weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter den Verpflichtungen in Bezug auf die Übereinstimmung des Produkts mit den Bestimmungen dieser Richtlinie nachkommt. Im Sinne der Einheitlichkeit ist es angezeigt, den Anwendungsbereich dieses Verfahrens auszuweiten, damit nicht nur Wassersportboote, sondern auch Wassermotorräder erfasst sind. Aus Gründen der Klarheit sollte angegeben werden, in welchen Situationen dieses Verfahren angewendet werden kann. Für die Einfuhr sollte seine Verwendung zudem auf die Fälle einer nichtgewerblichen Einfuhr durch private Einführer beschränkt werden, damit das Verfahren nicht zu kommerziellen Zwecken

missbraucht werden kann. Außerdem besteht die Notwendigkeit, die Pflichten der Person, die eine Begutachtung nach Bauausführung beantragt, dahingehend auszuweiten, dass sie der notifizierten Stelle Unterlagen vorlegt, um eine zuverlässige Konformitätsbewertung des Produkts durch die notifizierte Stelle sicherzustellen.

- (33) Da innerhalb der Union ein einheitlich hohes Leistungsniveau der notifizierten Stellen, die Konformitätsbewertungen bei von dieser Richtlinie erfassten Produkten durchführen, zu gewährleisten ist und diese Stellen ihre Aufgaben gleich gut und unter fairen Wettbewerbsbedingungen erfüllen sollten, sind verbindliche Anforderungen für die Konformitätsbewertungsstellen festzulegen, die dafür notifiziert werden wollen, im Rahmen dieser Richtlinie Konformitätsbewertungsleistungen zu erbringen.
- (34) Um für ein einheitliches Qualitätsniveau bei der Durchführung der Bewertung der Konformität von unter diese Richtlinie fallenden Produkten zu sorgen, müssen nicht nur die Anforderungen an um Notifizierung ersuchende Konformitätsbewertungsstellen konsolidiert werden, sondern es müssen gleichzeitig auch die Anforderungen an die notifizierenden Behörden und andere Stellen, die bei der Begutachtung, Notifizierung und Überwachung von notifizierten Stellen tätig sind, festgelegt werden.
- (35) Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 ergänzt und stärkt den bestehenden Rahmen für die Marktüberwachung der von den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union erfassten Produkte, einschließlich der unter diese Richtlinie fallenden Produkte. Daher sollten die Mitgliedstaaten eine Marktüberwachung für diese Produkte gemäß dieser Verordnung und gegebenenfalls gemäß der Richtlinie 2001/95/EG organisieren und durchführen.
- (36) Um für eine größere Transparenz und kürzere Bearbeitungszeiten zu sorgen, ist eine Verbesserung des bestehenden Schutzklauselverfahrens, das es der Kommission ermöglicht zu prüfen, ob die Maßnahme eines Mitgliedstaats gegen ein seiner Meinung nach nicht den Anforderungen entsprechendes Produkt gerechtfertigt ist, erforderlich, damit es effizienter wird und damit das in den Mitgliedstaaten vorhandene Expertenwissen genutzt wird.
- (37) Das vorhandene System sollte um ein Verfahren ergänzt werden, mit dem die interessierten Kreise über geplante Maßnahmen gegen unter diese Richtlinie fallende Produkte informiert werden können, die eine Gefahr für die menschliche Gesundheit oder Sicherheit oder für andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte darstellen. Auf diese Weise könnten die Marktüberwachungsbehörden in Zusammenarbeit mit den betreffenden Wirtschaftsakteuren bei derartigen Produkten zu einem früheren Zeitpunkt einschreiten.
- (38) In den Fällen, in denen die Mitgliedstaaten und die Kommission die Begründung einer von einem Mitgliedstaat ergriffenen Maßnahme einhellig annehmen, sollte die Kommission nicht weiter tätig werden müssen.
- (39) Zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte in Übereinstimmung mit Artikel 290 AEUV zu erlassen, um Anhang I Teil B Abschnitt 2 und Anhang I Teil C Abschnitt 1 – mit Ausnahme unmittelbarer oder mittelbarer Änderungen der Werte für Abgas- und Geräuschemissionen sowie der Froude-Zahl

und des Leistungs-/Verdrängungsverhältnisses – sowie die Anhänge V, VII und IX zu ändern. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt.

- (40) Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte sollte die Kommission eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gewährleisten.
- (41) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren,<sup>20</sup> ausgeübt werden.
- (42) Die Prüfung sollte zum Erlass von Rechtsakten genutzt werden, die sicherstellen, dass diese Richtlinie einheitlich angewendet wird, insbesondere was die in Artikel 25 vorgesehenen ergänzenden Bestimmungen über Konformitätsbewertungsverfahren sowie die Anforderungen für die Entwurfskategorien, die Herstellerplakette, den Schutz gegen Gewässerverschmutzung und Navigationslichter betrifft.
- (43) Für eine bessere Überwachung und Wirksamkeit dieser Richtlinie sollte vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten der Kommission einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie übermitteln, die daraufhin eine Zusammenfassung dieser Berichte erstellen und veröffentlichen sollte.
- (44) Die Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über Sanktionen festlegen, die bei einem Verstoß gegen diese Richtlinie zu verhängen sind, und deren Durchsetzung gewährleisten. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (45) Um den Herstellern und den anderen Wirtschaftsakteuren genug Zeit zur Anpassung an die Anforderungen dieser Richtlinie zu geben, ist es erforderlich, einen ausreichenden Übergangszeitraum nach Inkrafttreten dieser Richtlinie vorzusehen, in dem Produkte, die die Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG erfüllen, in Verkehr gebracht werden dürfen.
- (46) Die Richtlinie 94/25/EG sollte daher aufgehoben werden.
- (47) Da das Ziel dieser Richtlinie – nämlich ein hohes Schutzniveau für die Gesundheit und Sicherheit von Menschen sowie für die Umwelt sicherzustellen und gleichzeitig durch die Festlegung harmonisierter Sicherheitsanforderungen für von dieser Richtlinie erfasste Produkte und Mindestanforderungen an die Marktüberwachung das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten – auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

---

<sup>20</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## **KAPITEL I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

### *Artikel 1 Gegenstand*

In dieser Richtlinie werden Anforderungen für den Entwurf und die Herstellung der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Produkte sowie Regeln für deren freien Verkehr innerhalb der Union festgelegt.

### *Artikel 2 Geltungsbereich*

1. Diese Richtlinie gilt für folgende Produkte:
  - Sportboote und unvollständige Sportboote;
  - Wassermotorräder;
  - in Anhang II aufgeführte Bauteile, wenn sie selbstständig auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden (nachstehend „Bauteile“);
  - Antriebsmotoren, die bei Wasserfahrzeugen angebaut bzw. eingebaut sind oder speziell für den Anbau an bzw. Einbau in diese Fahrzeuge bestimmt sind;
  - bei diesen Wasserfahrzeugen angebaute bzw. eingebaute Antriebsmotoren, an denen ein „größerer Umbau des Motors“ vorgenommen wird;
  - Wasserfahrzeuge, bei denen ein größerer Umbau vorgenommen wird.
2. Diese Richtlinie gilt nicht für folgende Produkte:
  - hinsichtlich der in Anhang I Teil A aufgeführten Anforderungen für Entwurf und Bau:
    - i) ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge, einschließlich Rennruderboote und Trainingsruderboote;
    - ii) Kanus und Kajaks, die ausschließlich für handbetätigte Vortriebsmittel ausgelegt sind, sowie Gondeln und Tretboote;
    - iii) Windsurfbretter;

- iv) Surfbretter, einschließlich motorbetriebene Surfbretter;
  - v) Original-Wasserfahrzeuge und vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Wasserfahrzeugen;
  - vi) Versuchszwecken dienende Wasserfahrzeuge, solange sie nicht auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden;
  - vii) für den Eigengebrauch gebaute Wasserfahrzeuge, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden;
  - viii) Wasserfahrzeuge für den speziellen Zweck, mit einer Mannschaft besetzt zu werden und Fahrgäste gewerblich zu befördern, insbesondere die in Artikel 2 der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> und in Artikel 3 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> definierten, unabhängig von der Zahl der Fahrgäste;
  - ix) Tauchfahrzeuge;
  - x) Luftkissenfahrzeuge;
  - xi) Tragflügelboote;
  - xii) Wasserfahrzeuge mit auf äußerer Verbrennung beruhendem Dampfantrieb, die mit Kohle, Koks, Holz, Öl oder Gas angetrieben werden;
  - xiii) Amphibienfahrzeuge;
- hinsichtlich der in Anhang I Teil B aufgeführten Anforderungen für Abgasemissionen:
    - i) bei folgenden Produkten angebaute bzw. eingebaute oder speziell zum Anbau bzw. Einbau bestimmte Antriebsmotoren:
      - ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge;
      - Versuchszwecken dienende Wasserfahrzeuge, solange sie nicht auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden;
      - unbeschadet von Artikel 2 Absatz 3, Wasserfahrzeuge für den speziellen Zweck, mit einer Mannschaft besetzt zu werden und Fahrgäste gewerblich zu befördern, insbesondere die in Artikel 2

---

<sup>21</sup> ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1.

<sup>22</sup> ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1.

der Richtlinie 2006/87/EG und in Artikel 3 der Richtlinie 2009/45/EG definierten, unabhängig von der Zahl der Fahrgäste;

- Tauchfahrzeuge;
  - Luftkissenfahrzeuge;
  - Tragflügelboote;
  - Amphibienfahrzeuge;
- ii) Originalmotoren und einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Antriebsmotoren, die nicht in Serie hergestellt wurden und in Wasserfahrzeugen gemäß Buchstabe a Ziffern v und vii eingebaut sind;
  - iii) für den Eigengebrauch gebaute Antriebsmotoren, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden;
- hinsichtlich der in Anhang I Teil C aufgeführten Anforderungen für Geräuschemissionen:
    - i) alle in Buchstabe b genannten Fahrzeuge;
    - ii) für den Eigengebrauch gebaute Wasserfahrzeuge, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden;
3. Wasserfahrzeuge, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, fallen ebenfalls in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, sofern sie auf dem Unionsmarkt für Sport- und Freizeitzwecke in Verkehr gebracht werden.

### *Artikel 3* *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Wasserfahrzeug“: Sportboote oder Wassermotorräder;
2. „Sportboot“: unabhängig von der Antriebsart sämtliche Boote mit einer nach der harmonisierten Norm gemessenen Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m, die für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt sind;
3. „Wassermotorrad“: für Sport- und Freizeitzwecke bestimmte Wasserfahrzeuge mit weniger als 4 m Länge, die einen Verbrennungsmotor mit Strahlpumpenantrieb als Hauptantriebsquelle verwenden und die dazu konzipiert sind, von einer oder mehreren Personen gefahren zu werden, die nicht in, sondern auf dem Rumpf sitzen, stehen oder knien;



4. „für den Eigengebrauch gebaute Wasserfahrzeuge“: Wasserfahrzeuge, die von ihrem künftigen Verwender für den Eigengebrauch gebaut werden und die nicht zum Teil oder ganz von einem Wirtschaftsakteur für eine Privatperson im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung gebaut wurden;
5. „Antriebsmotor“: alle zu Antriebszwecken genutzten Fremd- oder Selbstzündungs-Verbrennungsmotoren;
6. „größerer Umbau des Motors“: einen Umbau des Motors, der möglicherweise dazu führt, dass der Motor die in Anhang I Teil B angegebenen Emissionsgrenzwerte überschreitet oder die Motornennleistung um mehr als 15 % erhöht;
7. „größerer Umbau des Wasserfahrzeugs“: einen Umbau des Wasserfahrzeugs, bei dem die Antriebsart des Wasserfahrzeugs durch einen größeren Umbau des Motors geändert wird oder bei dem das Wasserfahrzeug so weitgehend verändert wird, dass es als neues Wasserfahrzeug zu betrachten ist;
8. „Antriebsarten“: mechanische Verfahren, mit denen das Wasserfahrzeug angetrieben wird;
9. „Motorenfamilie“: eine vom Hersteller eingeteilte Gruppe von Motoren, die aufgrund ihres Entwurfs ähnliche Eigenschaften hinsichtlich ihrer Abgas- oder Geräuschemissionen haben und die die Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgas- oder Geräuschemissionen erfüllen;
10. „Bereitstellung auf dem Markt“: jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt;
11. „Inverkehrbringen“: die erstmalige Bereitstellung eines Produkts auf dem Unionsmarkt;
12. „Inbetriebnahme“: die erstmalige Verwendung eines von dieser Richtlinie erfassten Produkts in der Union durch den Endverbraucher;
13. „Hersteller“: jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und dieses Produkt unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet;
14. „Bevollmächtigter“: jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
15. „Einführer“: jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
16. „privater Einführer“: jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat im Zuge einer nichtgewerblichen Tätigkeit auf dem Unionsmarkt mit der Absicht in Verkehr bringt, es zum eigenen Gebrauch in Betrieb zu nehmen;
17. „Händler“: jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers;

18. „Wirtschaftsakteure“: Hersteller, Bevollmächtigter, Einführer und Händler;
19. „Harmonisierte Norm“: Norm, die von einem der in Anhang I der Richtlinie 98/34/EG anerkannten europäischen Normungsgremien auf der Grundlage eines Ersuchens der Kommission nach Artikel 6 jener Richtlinie erstellt wurde;
20. „Akkreditierung“: eine Akkreditierung im Sinne von Artikel 2 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
21. „nationale Akkreditierungsstelle“: eine Akkreditierungsstelle im Sinne von Artikel 2 Absatz 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
22. „Konformitätsbewertung“: das Verfahren, nach dem festgestellt wird, ob die Anforderungen dieser Richtlinie an ein Produkt, ein Verfahren oder ein System erfüllt worden sind;
23. „Konformitätsbewertungsstelle“: eine Stelle, die Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen durchführt;
24. „Rückruf“: jede Maßnahme, die auf Erwirkung der Rückgabe eines dem Endverbraucher bereits bereitgestellten Produkts abzielt;
25. „Rücknahme“: jede Maßnahme, mit der verhindert werden soll, dass ein in der Lieferkette befindliches Produkt auf dem Markt bereitgestellt wird;
26. „Marktüberwachung“: die von den Behörden durchgeführten Tätigkeiten und von ihnen getroffenen Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass die Produkte mit den Anforderungen der einschlägigen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union übereinstimmen und keine Gefährdung für die Gesundheit, Sicherheit oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Bereiche darstellen;
27. „CE-Kennzeichnung“: Kennzeichnung, durch die der Hersteller erklärt, dass das Produkt den geltenden Anforderungen genügt, die in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union über ihre Anbringung festgelegt sind;
28. „Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union“: Rechtsvorschriften der Union zur Harmonisierung der Bedingungen für die Vermarktung von Produkten.

#### *Artikel 4* *Wesentliche Anforderungen*

1. Die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Produkte dürfen nur dann in Verkehr gebracht und entsprechend ihrer Zweckbestimmung in Betrieb genommen werden, wenn sie weder die Sicherheit und die Gesundheit von Personen sowie Sachen noch die Umwelt bei sachgemäßer Konstruktion und Instandhaltung gefährden und zugleich die wesentlichen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Produkte nur dann in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, wenn sie den Anforderungen von Absatz 1 entsprechen.

*Artikel 5*  
*Nationale Bestimmungen für die Schifffahrt*

Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, im Hinblick auf den Umweltschutz und die Struktur der Wasserwege sowie zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen Bestimmungen für die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern zu erlassen, sofern diese Bestimmungen keinen Umbau von Wasserfahrzeugen im Sinne dieser Richtlinie zur Folge hat.

*Artikel 6*  
*Freier Warenverkehr*

1. Die Mitgliedstaaten dürfen auf ihrem Hoheitsgebiet die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von Wasserfahrzeugen nicht behindern, wenn sie dieser Richtlinie entsprechen.
2. Die Mitgliedstaaten dürfen die Bereitstellung auf dem Markt von unvollständigen Wasserfahrzeugen nicht behindern, wenn der Hersteller oder der Einführer gemäß Anhang III Teil A erklärt, dass die Fertigstellung des Boots durch andere beabsichtigt ist.
3. Die Mitgliedstaaten dürfen die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von dieser Richtlinie entsprechenden Bauteilen nicht behindern, die nach der in Anhang III Teil B genannten Erklärung des Herstellers oder Einführers zum Einbau in ein Wasserfahrzeug bestimmt sind.
4. Die Mitgliedstaaten dürfen die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme der folgenden Produkte nicht behindern:
  - Antriebsmotoren, ob in Wasserfahrzeuge eingebaut oder nicht, die dieser Richtlinie entsprechen;
  - gemäß der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>23</sup> typgenehmigte Motoren, die mit den Grenzwerten der Stufe IIIA, IIIB oder IV für Dieselmotoren für andere Anwendungen als den Antrieb von Binnenschiffen, Lokomotiven und Triebwagen verwendet werden.
  - gemäß der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>24</sup> typgenehmigte Motoren, zu denen der Hersteller in Übereinstimmung mit Anhang IV Nummer 9 erklärt, dass der jeweilige Motor den Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen genügen wird, wenn er

---

<sup>23</sup> ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

<sup>24</sup> ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1.

unter Beachtung der mitgelieferten Anweisungen des Herstellers in ein Wasserfahrzeug eingebaut wird.

5. Die Mitgliedstaaten verhindern nicht, dass bei Messen, Ausstellungen und ähnlichen Anlässen die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Produkte, die den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entsprechen, ausgestellt werden, sofern ein sichtbares Schild deutlich darauf hinweist, dass diese Produkte nicht dieser Richtlinie entsprechen und in der Union nicht bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden können, solange ihre Übereinstimmung mit dieser Richtlinie nicht hergestellt ist.

## **KAPITEL II**

### **VERPFLICHTUNGEN DER WIRTSCHAFTSAKTEURE**

#### *Artikel 7* *Pflichten der Hersteller*

1. Die Hersteller gewährleisten, wenn sie ihre Produkte in Verkehr bringen, dass diese gemäß den Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1 und von Anhang I entworfen und hergestellt wurden.
2. Die Hersteller erstellen die technischen Unterlagen gemäß Artikel 26 und führen das anzuwendende Konformitätsbewertungsverfahren gemäß Artikel 20 bis 23 und Artikel 25 durch oder lassen es durchführen.

Wurde mit diesem Verfahren nachgewiesen, dass das Produkt den geltenden Anforderungen entspricht, stellen die Hersteller eine EU-Konformitätserklärung gemäß Artikel 16 aus und bringen die Konformitätskennzeichnung gemäß Artikel 18 Absatz 1 an.

3. Der Hersteller bewahrt 10 Jahre lang nach dem Inverkehrbringen des Produkts zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der EU-Konformitätserklärung für die zuständigen nationalen Behörden auf.
4. Die Hersteller gewährleisten durch geeignete Verfahren, dass stets Konformität bei Serienfertigung sichergestellt ist. Änderungen am Entwurf des Produkts oder an seinen Merkmalen sowie Änderungen der harmonisierten Normen, auf die bei Erklärung der Konformität eines Produkts verwiesen wird, werden angemessen berücksichtigt.

Die Hersteller nehmen, falls dies angesichts der von einem Produkt ausgehenden Gefahren als zweckmäßig betrachtet wird, zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Verbraucher Stichproben von auf dem Markt bereitgestellten Produkten, nehmen Prüfungen vor, führen erforderlichenfalls ein Verzeichnis der Beschwerden, der nichtkonformen Produkte und der Produktrückrufe und halten die Händler über diese Überwachung auf dem Laufenden.

5. Die Hersteller gewährleisten, dass ihre Produkte eine Typen-, Chargen- oder Seriennummer oder ein anderes Kennzeichen zu ihrer Identifikation tragen oder, falls dies aufgrund der Größe oder Art des Bauteils nicht möglich ist, dass die erforderlichen Informationen auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen gemäß Anhang I Teil A Nummer 2.1 angegeben werden.
6. Die Hersteller geben ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Kontaktanschrift entweder auf dem Produkt selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen an. In der Anschrift muss eine zentrale Stelle angegeben sein, an der der Hersteller kontaktiert werden kann.

7. Die Hersteller gewährleisten, dass dem Produkt die Gebrauchsanleitung und die Sicherheitsinformationen beigelegt sind, die in einer Sprache bzw. in Sprachen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endbenutzern leicht verstanden werden kann/können, gemäß der Entscheidung des betreffenden Mitgliedstaats zur Verfügung gestellt werden.
8. Hersteller, die der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein von ihnen in Verkehr gebrachtes Produkt nicht dieser Richtlinie entspricht, ergreifen unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Konformität dieses Produkts herzustellen, es gegebenenfalls vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen. Außerdem unterrichten die Hersteller, wenn mit dem Produkt Gefahren verbunden sind, unverzüglich die zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, in denen sie das Produkt auf dem Markt bereitgestellt haben, darüber und machen dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die Nichtkonformität und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.
9. Die Hersteller händigen der zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen, die für den Nachweis der Konformität des Produkts erforderlich sind, in einer Sprache aus, die von dieser zuständigen nationalen Behörde leicht verstanden werden kann. Sie kooperieren mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die mit Produkten verbunden sind, die sie in Verkehr gebracht haben.

#### *Artikel 8* *Bevollmächtigte*

1. Ein Hersteller kann schriftlich einen Bevollmächtigten benennen.
2. Die Verpflichtungen gemäß Artikel 7 Absatz 1 und die Erstellung der technischen Unterlagen sind nicht Teil des Auftrags eines Bevollmächtigten.
3. Ein Bevollmächtigter nimmt die vom Hersteller festgelegten Aufgaben wahr, die im Auftrag des Herstellers festgelegt sind. Der Auftrag muss dem Bevollmächtigten gestatten, mindestens folgende Aufgaben wahrzunehmen:
  - Bereithaltung einer Abschrift der EU-Konformitätserklärung und der technischen Unterlagen 10 Jahre lang nach dem Inverkehrbringen des Produkts für die zuständigen nationalen Behörden;
  - auf begründetes Verlangen einer zuständigen nationalen Behörde Aushändigung aller erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Konformität eines Produkts an diese Behörde;
  - auf Verlangen der zuständigen nationalen Behörden Kooperation bei allen Maßnahmen zur Abwendung der Gefahren, die mit Produkten verbunden sind, die zu ihrem Aufgabenbereich gehören.

*Artikel 9*  
*Verpflichtungen der Einführer*

1. Einführer bringen nur konforme Produkte in der Union in Verkehr.
2. Bevor sie ein Produkt in Verkehr bringen, gewährleisten die Einführer, dass das betreffende Konformitätsbewertungsverfahren vom Hersteller durchgeführt wurde. Sie gewährleisten, dass der Hersteller die technischen Unterlagen erstellt hat, dass das Produkt mit der CE-Kennzeichnung versehen ist, dass ihm die erforderlichen Unterlagen gemäß Artikel 16 und Anhang I Teil A Nummer 2.5, Anhang I Teil B Nummer 4 und Anhang I Teil C Nummer 2 beigelegt sind und dass der Hersteller die Anforderungen von Artikel 7 Absätze 5 und 6 erfüllt hat.

Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Produkt nicht mit den Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1 und von Anhang I übereinstimmt, darf er dieses Produkt nicht in Verkehr bringen, bevor die Konformität des Produkts hergestellt ist. Wenn mit dem Produkt eine Gefahr verbunden ist, unterrichtet der Einführer den Hersteller und die Marktüberwachungsbehörden hiervon.

3. Die Einführer geben ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Kontaktanschrift auf dem Produkt selbst oder im Fall von Bauteilen, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigelegten Unterlagen an.
4. Die Einführer gewährleisten, dass dem Produkt die Gebrauchsanleitung und die Sicherheitsinformationen beigelegt sind, die in einer Sprache bzw. in Sprachen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endbenutzern leicht verstanden werden kann/können, gemäß der Entscheidung des betreffenden Mitgliedstaats zur Verfügung gestellt werden.
5. Solange sich ein Produkt in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Einführer, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1 und von Anhang I nicht beeinträchtigen.
6. Sofern sie dies angesichts der von einem Produkt ausgehenden Gefahren für angemessen halten, führen die Einführer zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Verbraucher Stichproben bei den in Verkehr gebrachten Produkten durch, prüfen die Beschwerden und führen gegebenenfalls ein Register der Beschwerden, der nicht konformen Produkte und der Rückrufaktionen und halten die Händler über diese Überwachung auf dem Laufenden.
7. Einführer, die der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein von ihnen in Verkehr gebrachtes Produkt nicht dieser Richtlinie entspricht, ergreifen unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Konformität dieses Produkts herzustellen oder es gegebenenfalls zurückzunehmen und zurückzurufen. Außerdem unterrichten die Einführer, wenn mit dem Produkt Gefahren verbunden sind, unverzüglich die zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, in denen sie das Produkt auf dem Markt bereitgestellt haben, darüber und machen dabei

ausführliche Angaben, insbesondere über die Nichtkonformität und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

8. Die Einführer halten nach dem Inverkehrbringen des Spielzeugs 10 Jahre lang eine Abschrift der EU-Konformitätserklärung für die Marktüberwachungsbehörden bereit und sorgen dafür, dass sie ihnen die technischen Unterlagen auf Verlangen vorlegen können.
9. Die Einführer händigen der zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen, die für den Nachweis der Konformität des Produkts erforderlich sind, in einer Sprache aus, die von dieser zuständigen nationalen Behörde leicht verstanden werden kann. Sie kooperieren mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die mit Produkten verbunden sind, die sie in Verkehr gebracht haben.

#### *Artikel 10 Verpflichtungen der Händler*

10. Händler berücksichtigen die Anforderungen dieser Richtlinie mit der gebührenden Sorgfalt, wenn sie ein Produkt in Verkehr bringen.
11. Bevor sie ein Produkt auf dem Markt bereitstellen, überprüfen die Händler, ob das Produkt mit der CE-Kennzeichnung versehen ist, ob ihm die erforderlichen Unterlagen gemäß Artikel 7 Absatz 7, Artikel 16, Anhang I Teil A Nummer 2.5, Anhang I Teil B Nummer 4 und Anhang I Teil C Nummer 2 sowie die Gebrauchsanleitung und die Sicherheitsinformationen in einer Sprache bzw. in Sprachen beigelegt sind, die von den Verbrauchern und sonstigen Endverwendern in dem Mitgliedstaat, in dem das Produkt auf dem Markt bereitgestellt werden soll, leicht verstanden werden kann/können, und ob der Hersteller und der Einführer die Anforderungen von Artikel 7 Absätze 5 und 6 sowie von Artikel 9 Absatz 3 erfüllt haben.

Ist ein Händler der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Produkt nicht mit den Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1 und von Anhang I übereinstimmt, stellt er dieses Produkt erst auf dem Markt bereit, nachdem er es mit den geltenden Anforderungen in Einklang gebracht hat. Wenn mit dem Produkt eine Gefahr verbunden ist, unterrichtet der Händler außerdem den Hersteller oder den Einführer sowie die Marktüberwachungsbehörden darüber.

12. Solange sich ein Produkt in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Händler, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1 und von Anhang I nicht beeinträchtigen.
13. Händler, die der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein von ihnen auf dem Markt bereitgestelltes Produkt nicht dieser Richtlinie entspricht, stellen sicher, dass die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergriffen werden, um die Konformität dieses Produkts herzustellen, es gegebenenfalls zurückzunehmen oder zurückzurufen. Außerdem unterrichten die Händler, wenn mit dem Produkt Gefahren verbunden sind, unverzüglich die zuständigen nationalen Behörden der



Mitgliedstaaten, in denen sie das Produkt auf dem Markt bereitgestellt haben, darüber und machen dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die Nichtkonformität und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

14. Die Händler händigen der zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen aus, die für den Nachweis der Konformität des Produkts erforderlich sind. Sie kooperieren mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die mit Produkten verbunden sind, die sie auf dem Markt bereitgestellt haben.

#### *Artikel 11*

##### *Umstände, unter denen die Verpflichtungen des Herstellers auch für Einführer und Händler gelten*

Ein Einführer oder Händler gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Richtlinie und unterliegt den Verpflichtungen eines Herstellers nach Artikel 7, wenn er ein Produkt unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke in Verkehr bringt oder ein bereits auf dem Markt befindliches Produkt so ändert, dass die Konformität mit den Anforderungen dieser Richtlinie beeinträchtigt werden kann.

#### *Artikel 12*

##### *Verpflichtungen der privaten Einführer*

1. Wenn weder der Hersteller noch sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter den Verpflichtungen in Bezug auf die Übereinstimmung des Produkts mit den Bestimmungen dieser Richtlinie nachkommt, erfüllt ein privater Einführer die Verpflichtungen des Herstellers gemäß Artikel 7 Absätze 1 bis 4 und Absätze 7 und 9 oder lässt sie erfüllen.
2. Sind die erforderlichen technischen Unterlagen beim Hersteller nicht verfügbar, lässt der private Einführer diese unter Inanspruchnahme angemessenen Sachverstands, beispielsweise in Form einer notifizierten Stelle, die nicht in die Konformitätsbewertung des betreffenden Produkts einbezogen ist, erstellen.
3. Der private Einführer stellt sicher, dass Name und Anschrift der notifizierten Stelle, die die Konformitätsbewertung des Produkts durchgeführt hat, auf dem Produkt verzeichnet sind.

#### *Artikel 13*

##### *Identifizierung der Wirtschaftsakteure*

1. Die Wirtschaftsakteure benennen den Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen die Wirtschaftsakteure,
  - von denen sie ein Produkt bezogen haben;
  - an die sie ein Produkt abgegeben haben.

Die Wirtschaftsakteure müssen diese in Absatz 1 genannten Informationen 10 Jahre nach dem Bezug des Produkts sowie 10 Jahre nach der Lieferung des Produkts vorlegen können.

2. Private Einführer benennen den Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen den Wirtschaftsakteur, von dem sie das Produkt bezogen haben.

Private Einführer sind in der Lage, die in Unterabsatz 1 genannten Informationen über einen Zeitraum von 10 Jahren nach Erhalt des Produkts aufzubewahren.

## **KAPITEL III KONFORMITÄT DES PRODUKTS**

### *Artikel 14 Konformitätsvermutung*

Bei Produkten, die mit harmonisierten Normen oder Teilen davon übereinstimmen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, wird eine Konformität mit denjenigen Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1 und von Anhang I vermutet, die von den betreffenden Normen oder Teilen davon abgedeckt sind.

### *Artikel 15 Formale Einwände gegen harmonisierte Normen*

1. Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine harmonisierte Norm den von ihr abgedeckten Anforderungen von Artikel 4 Absatz 1 und von Anhang I nicht voll entspricht, kann die Kommission oder der betreffende Mitgliedstaat den durch Artikel 5 der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ausschuss unter Angabe der Gründe mit dieser Frage befassen. Der Ausschuss nimmt dazu nach Konsultation der entsprechenden europäischen Normungsgremien umgehend Stellung.
2. Unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Ausschusses entscheidet die Kommission, die Fundstelle der betreffenden harmonisierten Norm im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen, nicht zu veröffentlichen, zu veröffentlichen und Einschränkungen festzulegen, zu belassen, zu belassen und Einschränkungen festzulegen oder daraus zu streichen.
3. Die Kommission unterrichtet das betreffende europäische Normungsgremium und erteilt ihm erforderlichenfalls den Auftrag zur Überarbeitung der fraglichen harmonisierten Normen.

### *Artikel 16 EU-Konformitätserklärung*

1. Die EU-Konformitätserklärung besagt, dass die Erfüllung der in Artikel 4 Absatz 1 und in Anhang I genannten Anforderungen nachgewiesen wurde.
2. Die EU-Konformitätserklärung entspricht in ihrem Aufbau dem Muster in Anhang IV dieser Richtlinie, enthält die in den einschlägigen Modulen des Anhangs II des Beschlusses 768/2008/EG angegebenen Elemente und wird auf dem neuesten Stand gehalten. Sie wird in die Sprache bzw. Sprachen übersetzt, die von dem Mitgliedstaat vorgeschrieben wird/werden, auf dessen Markt das Produkt bereitgestellt wird oder in Betrieb genommen wird.

3. Mit der Ausstellung der EU-Konformitätserklärung übernimmt der Hersteller oder der private Einführer die Verantwortung für die Konformität des Produkts.
4. Immer beigefügt werden muss die EU-Konformitätserklärung:
  - dem Wasserfahrzeug, wo sie sich in dem in Anhang I Teil A Nummer 2.5 genannten Handbuch für den Eigner befinden muss;
  - den Bauteilen, wenn diese selbstständig in Verkehr gebracht werden;
  - Antriebsmotoren, wobei sie sich in dem in Anhang I Teil B Nummer 4 genannten Handbuch für den Eigner befinden muss;

#### *Artikel 17*

#### *Allgemeine Grundsätze der CE-Kennzeichnung*

Für die CE-Kennzeichnung gelten die allgemeinen Grundsätze gemäß Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

#### *Artikel 18*

#### *Produkte, für die die CE-Kennzeichnung vorgeschrieben ist*

1. Folgende Produkte müssen die CE-Kennzeichnung tragen, wenn sie auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden:
  - Wasserfahrzeuge und Bauteile, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den in Anhang I genannten wesentlichen Anforderungen genügen;
  - Außenbordmotoren, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den in Anhang I Teil B und Teil C genannten wesentlichen Anforderungen genügen;
  - Motoren mit Z-Antrieb mit integriertem Abgassystem, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den in Anhang I Teil B und Teil C genannten wesentlichen Anforderungen genügen;
  - Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den in Anhang I Teil B und Teil C genannten wesentlichen Anforderungen genügen;
2. Die Mitgliedstaaten nehmen bei in Absatz 1 genannten Produkten, die die CE-Kennzeichnung tragen, an, dass sie dieser Richtlinie entsprechen.

#### *Artikel 19*

#### *Vorschriften und Bedingungen für die Anbringung der CE-Kennzeichnung*

1. Die CE-Kennzeichnung wird gut sichtbar, leserlich und dauerhaft auf den in Artikel 18 Absatz 1 genannten Produkten angebracht. Falls dies bei Bauteilen nicht möglich oder aufgrund der Größe oder Art des Produkts nicht gerechtfertigt ist, wird sie auf der Verpackung oder den Begleitunterlagen angebracht.

2. Die CE-Kennzeichnung wird vor dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme des Produkts angebracht. Nach der CE-Kennzeichnung und der in Absatz 3 genannten Kennnummer kann ein Piktogramm oder ein anderes Zeichen stehen, das eine besondere Gefahr oder Verwendung angibt.
3. Nach der CE-Kennzeichnung steht die Kennnummer der notifizierten Stelle, falls diese Stelle in der Phase der Fertigungskontrolle tätig war.

Die Kennnummer der notifizierten Stelle ist entweder von der Stelle selbst oder nach ihren Anweisungen durch den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten anzubringen.

## **KAPITEL IV KONFORMITÄTBEWERTUNG**

### *Artikel 20*

#### *Anzuwendende Konformitätsbewertungsverfahren*

1. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter wenden die Verfahren an, die in den in Artikel 21, 22 und 23 genannten Modulen dargelegt sind, bevor sie in Artikel 2 Absatz 1 genannte Produkte in Verkehr bringen.
2. Der private Einführer wendet das Verfahren nach Artikel 24 an, bevor er ein in Artikel 2 Absatz 1 genanntes Produkt in Betrieb nimmt, wenn weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter die Konformitätsbewertung für das betreffende Produkt durchgeführt hat.
3. Wer einen Motor oder ein Wasserfahrzeug nach Vornahme größerer Veränderungen in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt oder wer die Zweckbestimmung eines nicht von dieser Richtlinie erfassten Wasserfahrzeugs so verändert, dass es daraufhin von der Richtlinie erfasst wird, wendet vor dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme des Produkts das Verfahren nach Artikel 24 an.
4. Wer ein für den Eigengebrauch gebautes Wasserfahrzeug vor Ablauf des in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a genannten 5-Jahreszeitraums in Verkehr bringt, wendet vor Inverkehrbringen des Produkts das Verfahren nach Artikel 24 an.

### *Artikel 21*

#### *Entwurf und Bau*

1. Für Entwurf und Bau von Sportbooten gelten folgende Verfahren, die in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG dargelegt sind:
  - für die Kategorien A und B gemäß Anhang I Teil A Abschnitt 1:
    - i) für Sportboote mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m eines der folgenden Module:
      - Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen)

- Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F
  - Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
  - Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
- ii) für Sportboote mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m eines der folgenden Module:
- Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F
  - Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
  - Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
- für die Kategorie C gemäß Anhang I Teil A Abschnitt 1:
    - i) für Sportboote mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m eines der folgenden Module:
      - bei Übereinstimmung mit den harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I Teil A Nummern 3.2 und 3.3: Modul A (interne Fertigungskontrolle), Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen), Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F, Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung) oder Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
      - bei Nichtübereinstimmung mit den harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I Teil A Nummern 3.2 und 3.3: Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen), Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F, Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung) oder Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
    - ii) für Sportboote mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m eines der folgenden Module:
      - bei Übereinstimmung mit den harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I Teil A Nummern 3.2 und 3.3: Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen), Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F, Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung) oder Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)

- bei Nichtübereinstimmung mit den harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I Teil A Nummern 3.2 und 3.3: Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F, Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung) oder Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
  - für die Kategorie D gemäß Anhang I Teil A Abschnitt 1:
    - i) für Sportboote mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m eines der folgenden Module:
      - Modul A (interne Fertigungskontrolle)
      - Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen)
      - Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F
      - Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
      - Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
2. Für Entwurf und Bau von Wassermotorrädern gilt eines der folgenden Verfahren, die in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG dargelegt sind:
- Modul A (interne Fertigungskontrolle)
  - Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen)
  - Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F
  - Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
  - Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
3. Für Entwurf und Bau von Bauteilen gilt eines der folgenden Verfahren, die in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG dargelegt sind:
- Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F
  - Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
  - Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)

*Artikel 22*  
*Abgasemissionen*

In Bezug auf Abgasemissionen von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e genannten Produkten wendet der Hersteller oder sein Bevollmächtigter in der Union die folgenden Verfahren an, die in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG dargelegt sind:

- bei Prüfungen unter Verwendung der harmonisierten Norm, eines der folgenden Module:
  - i) Modul B (EU-Baumusterprüfbescheinigung) zusammen mit Modul C, D, E oder F
  - ii) Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
  - iii) Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
- bei Prüfungen ohne Verwendung der harmonisierten Norm, Modul B zusammen mit Modul C1.

*Artikel 23*  
*Geräuschemissionen*

1. In Bezug auf Geräuschemissionen von Sportbooten mit Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem oder Innenbordaggregate sowie von Sportbooten mit Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem oder mit Innenbordaggregaten, an denen ein größerer Umbau vorgenommen wird und die innerhalb von fünf Jahren nach dem Umbau auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, wendet der Hersteller des Wasserfahrzeugs oder sein Bevollmächtigter in der Union die folgenden Verfahren an, die in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG dargelegt sind:

- bei Prüfungen unter Verwendung der harmonisierten Norm für Geräuschemissionen eines der folgenden Module:
  - i) Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen)
  - ii) Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
  - iii) Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
- bei Prüfungen ohne Verwendung der harmonisierten Norm für Geräuschemissionen Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
- bei Verwendung des Verfahrens mit Froude-Zahl und Leistungs-/Verdrängungsverhältnis für die Bewertung eines der folgenden Module:



- i) Modul A (interne Fertigungskontrolle)
  - ii) Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
  - iii) Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
2. In Bezug auf Geräuschemissionen von Wassermotorrädern und Außenbordmotoren sowie Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem zum Anbau bzw. Einbau bei Sportbooten wendet der Hersteller des Wassermotorrads oder des Motors die folgenden Verfahren an, die in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG dargelegt sind:
- bei Prüfungen unter Verwendung der harmonisierten Norm für Geräuschemessungen:
    - i) Modul A1 (interne Fertigungskontrolle mit überwachten Produktprüfungen)
    - ii) Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)
    - iii) Modul H (Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung)
  - bei Prüfungen ohne Verwendung der harmonisierten Norm für Geräuschemessungen, Modul G (Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung)

#### *Artikel 24*

##### *Begutachtung nach Bauausführung*

Die in Artikel 20 Absätze 2, 3 und 4 genannte Begutachtung nach Bauausführung wird nach Anhang V durchgeführt.

#### *Artikel 25*

##### *Weitere Anforderungen*

1. Bei Verwendung von Modul B des Anhangs II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG wird die EU-Baumusterprüfbescheinigung so durchgeführt, wie in Abschnitt 2 zweiter Gedankenstrich dieses Moduls angegeben.  
  
Ein Baumuster nach Modul B kann mehrere Produktvarianten umfassen, sofern die Unterschiede zwischen den Varianten die verlangte Sicherheit und sonstige geforderte Leistungsmerkmale des Produkts nicht beeinträchtigen.
2. Bei Verwendung von Modul A1 des Anhangs II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG werden die Produktprüfungen an einem oder mehreren Wasserfahrzeugen durchgeführt, die repräsentativ für die Produktion eines Herstellers sind, und es gelten die weiteren Anforderungen des Anhangs VI dieser Richtlinie.

3. Die Möglichkeit der Inanspruchnahme akkreditierter interner Stellen gemäß den Modulen A1 und C1 des Anhangs II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG ist nicht gegeben.
4. Bei Verwendung von Modul F des Anhangs II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG gilt das in Anhang VII dieser Richtlinie beschriebene Verfahren für die Bewertung der Konformität mit den Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen.
5. Wird Modul C des Anhangs II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG in Bezug auf die Bewertung der Konformität mit den Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf Abgasemissionen verwendet und arbeitet der Hersteller nicht nach einem einschlägigen Qualitätssystem gemäß Modul H des Anhangs II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG, führt eine vom Hersteller ausgewählte notifizierte Stelle in von ihr festgelegten unregelmäßigen Abständen die Produktprüfungen durch bzw. lässt sie durchführen, um die Qualität der internen Produktprüfungen zu überprüfen. Wird das Qualitätsniveau als unzureichend beurteilt oder scheint es erforderlich, die Richtigkeit der vom Hersteller vorgelegten Angaben zu überprüfen, ist nach dem Verfahren des Anhangs VIII dieser Richtlinie vorzugehen.

#### *Artikel 26*

##### *Technische Unterlagen*

6. Die in Artikel 7 Absatz 2 erwähnten technischen Unterlagen enthalten alle sachdienlichen Angaben über die Mittel, mit denen der Hersteller sicherstellt, dass das Produkt die Anforderungen nach Artikel 4 Absatz 1 und Anhang I erfüllt. Insbesondere umfassen sie die in Anhang IX aufgeführten Unterlagen.
7. Die technischen Unterlagen ermöglichen das Verständnis von Entwurf, Herstellung und Funktionsweise des Produkts sowie eine Bewertung der Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Richtlinie.

## **CHAPTER V**

### **NOTIFIZIERUNG VON KONFORMITÄTSMITBEWERTUNGSSTELLEN**

#### *Artikel 27* *Notifizierung*

Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten die Stellen, die befugt sind, als unabhängige Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß dieser Richtlinie wahrzunehmen.

#### *Artikel 28* *Notifizierende Behörden*

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine notifizierende Behörde, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Bewertung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und für die Überwachung der notifizierten Stellen für die Zwecke dieser Richtlinie, einschließlich der Einhaltung von Artikel 34, zuständig ist.
2. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die Bewertung und Überwachung nach Absatz 1 von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne von und im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 erfolgt.
3. Falls die notifizierende Behörde die in Absatz 1 genannte Bewertung, Notifizierung oder Überwachung an eine nicht hoheitliche Stelle delegiert oder ihr auf andere Weise überträgt, so muss diese Stelle eine juristische Person sein und den Anforderungen des Artikels 29 entsprechend genügen. Außerdem muss diese Stelle Vorsorge zur Deckung von aus ihrer Tätigkeit entstehenden Haftungsansprüchen treffen.
4. Die notifizierende Behörde trägt die volle Verantwortung für die von der in Absatz 3 genannten Stelle durchgeführten Tätigkeiten.

#### *Artikel 29* *Anforderungen an notifizierende Behörden*

1. Notifizierende Behörden werden so eingerichtet, dass es zu keinerlei Interessenkonflikt mit den Konformitätsbewertungsstellen kommt.
2. Notifizierende Behörden gewährleisten durch ihre Organisation und Arbeitsweise, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt sind.
3. Notifizierende Behörden werden so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Notifizierung einer Konformitätsbewertungsstelle von kompetenten Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, welche die Begutachtung durchgeführt haben.

4. Notifizierende Behörden dürfen weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf einer gewerblichen oder wettbewerblichen Basis anbieten oder erbringen.
5. Notifizierende Behörden stellen die Vertraulichkeit der von ihnen erlangten Informationen sicher.
6. Den notifizierenden Behörden stehen kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl zur Verfügung, so dass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen können.

*Artikel 30*  
*Informationspflichten der notifizierenden Behörden*

Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über seine Verfahren zur Begutachtung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und zur Überwachung notifizierter Stellen sowie über diesbezügliche Änderungen.

Die Kommission macht diese Information der Öffentlichkeit zugänglich.

*Artikel 31*  
*Anforderungen an notifizierte Stellen*

1. Eine Konformitätsbewertungsstelle erfüllt für die Zwecke der Notifizierung gemäß dieser Richtlinie die Anforderungen der Absätze 2 bis 11.
2. Eine Konformitätsbewertungsstelle ist nach nationalem Recht gegründet und ist mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet.
3. Bei einer Konformitätsbewertungsstelle muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit der Einrichtung oder dem Produkt, die bzw. das er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die Produkte bewertet, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann als solche Stelle gelten, unter der Bedingung, dass ihre Unabhängigkeit sowie die Abwesenheit jedweder Interessenskonflikte nachgewiesen ist.

4. Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der zu bewertenden Produkte oder Bevollmächtigter einer dieser Parteien sein. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle nötig sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch aus.

Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder direkt an Entwurf oder Herstellung, Vermarktung, Installation, Verwendung

oder Wartung dieser Produkte beteiligt sein, noch vertreten sie die an diesen Tätigkeiten beteiligten Parteien. Sie dürfen sich nicht mit Tätigkeiten befassen, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungsmaßnahmen, für die sie notifiziert sind, beeinträchtigen können. Dies gilt besonders für Beratungsdienstleistungen.

Die Konformitätsbewertungsstellen gewährleisten, dass Tätigkeiten ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.

5. Die Konformitätsbewertungsstellen und ihre Mitarbeiter führen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und der erforderlichen fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungsarbeit auswirken könnte und speziell von Personen oder Personengruppen ausgeht, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.
6. Eine Konformitätsbewertungsstelle ist in der Lage, alle Konformitätsbewertungsaufgaben zu bewältigen, die ihr nach Maßgabe von Artikel 20 bis Artikel 25 zufallen und für die sie notifiziert wurde, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Stelle selbst, in ihrem Auftrag oder unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.

Eine Konformitätsbewertungsstelle verfügt jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art und Kategorie von Produkten, für die sie notifiziert wurde, über:

- die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen;
- Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen.

Sie verfügt über eine angemessene Politik und geeignete Verfahren, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als notifizierte Stelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird;

- Verfahren zur Durchführung von Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur, dem Grad an Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und der Tatsache, dass es sich bei dem Produktionsprozess um eine Massenfertigung oder Serienproduktion handelt.

Ihr stehen die erforderlichen Mittel zur angemessenen Erledigung der technischen und administrativen Aufgaben zur Verfügung, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, und sie hat Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

7. Die Mitarbeiter, die für die Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten zuständig sind, besitzen:
- eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung in dem Bereich umfasst, für den die Konformitätsbewertungsstelle notifiziert wurde,
  - eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis, solche Bewertungen durchzuführen,
  - angemessene Kenntnisse und Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen und der betreffenden Bestimmungen der Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union und der entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften,
  - die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.
8. Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Leitungsebenen und ihres Bewertungspersonals wird garantiert.
- Die Entlohnung der obersten Leitungsebene und des bewertenden Personals der Konformitätsbewertungsstelle darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.
9. Die Konformitätsbewertungsstellen schließen eine Haftpflichtversicherung ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.
10. Informationen, welche die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß Artikel 20 bis Artikel 25 oder einer ihrer nationalen Durchführungsvorschriften für dieses Kapitel erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte werden geschützt.
11. Die Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe notifizierter Stellen mit, die im Rahmen des Artikels 44 geschaffen wurde, bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird, und wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente als allgemeine Leitlinie an.

*Artikel 32*  
*Konformitätsvermutung*

Weist eine Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen oder von Teilen davon erfüllt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, wird vermutet, dass sie die Anforderungen

nach Artikel 31 erfüllt, insoweit als die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

### *Artikel 33*

#### *Formale Einwände gegen harmonisierte Normen*

Hat ein Mitgliedstaat oder die Kommission formale Einwände gegen die harmonisierten Normen nach Artikel 32, so gilt Artikel 15.

### *Artikel 34*

#### *Zweigunternehmen von notifizierten Stellen und Vergabe von Unteraufträgen*

1. Vergibt die notifizierte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen von Artikel 31 erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.
2. Die notifizierten Stellen tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.
3. Arbeiten dürfen nur dann an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen werden, wenn der Kunde dem zustimmt.
4. Die notifizierten Stellen halten die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihnen gemäß den Artikeln 20 bis 25 ausgeführten Arbeiten für die notifizierende Behörde bereit.

### *Artikel 35*

#### *Anträge auf Notifizierung*

1. Eine Konformitätsbewertungsstelle beantragt ihre Notifizierung bei der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig ist.
2. Dem in Absatz 1 genannten Antrag legt sie eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des/der Konformitätsbewertungsmoduls/-e und des/der Produkts/-e, für das/die diese Stelle Kompetenz beansprucht, sowie wenn vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde bei, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen von Artikel 31 erfüllt.
3. Kann die Konformitätsbewertungsstelle keine Akkreditierungsurkunde vorweisen, legt sie der notifizierenden Behörde als Nachweis alle Unterlagen vor, die erforderlich sind, um zu überprüfen, festzustellen und regelmäßig zu überwachen, ob sie die Anforderungen von Artikel 31 erfüllt.

*Artikel 36*  
*Notifizierungsverfahren*

1. Die notifizierenden Behörden dürfen nur Konformitätsbewertungsstellen notifizieren, die die Anforderungen von Artikel 31 erfüllen.
2. Die notifizierenden Behörden unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten mit Hilfe des elektronischen Notifizierungsinstruments, das von der Kommission entwickelt und verwaltet wird.
3. Eine Notifizierung enthält vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem/den betreffenden Konformitätsbewertungsmodul/-en und Produkt/-en sowie die betreffende Bestätigung der Kompetenz.
4. Beruht eine Notifizierung nicht auf einer Akkreditierungsurkunde gemäß Artikel 35 Absatz 2, legt die notifizierende Behörde der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten die Unterlagen als Nachweis, durch den die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle bestätigt wird, sowie die Vereinbarungen vor, die getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die Stelle regelmäßig überwacht wird und stets den Anforderungen nach Artikel 31 genügt.
5. Die betreffende Stelle darf die Aufgaben einer notifizierten Stelle nur dann wahrnehmen, wenn weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Wochen nach einer Notifizierung, wenn eine Akkreditierungsurkunde vorliegt, oder innerhalb von zwei Monaten nach einer Notifizierung, wenn keine Akkreditierung vorliegt, Einwände erhoben haben.

Als notifizierte Stelle für die Zwecke dieser Richtlinie gelten nur solche Stellen.

6. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten jede später eintretende Änderung der Notifizierung.

*Artikel 37*  
*Kennnummern und Verzeichnis notifizierter Stellen*

1. Die Kommission weist einer notifizierten Stelle eine Kennnummer zu.  
  
Selbst wenn eine Stelle für mehrere Rechtsvorschriften der Union notifiziert ist, erhält sie nur eine einzige Kennnummer.
2. Die Kommission veröffentlicht das Verzeichnis der nach dieser Richtlinie notifizierten Stellen samt den ihnen zugewiesenen Kennnummern und den Tätigkeiten, für die sie notifiziert wurden.

Sie trägt für die Aktualisierung dieser Liste Sorge.

*Artikel 38*  
*Änderungen der Notifizierungen*

1. Falls eine notifizierende Behörde feststellt oder darüber unterrichtet wird, dass eine notifizierte Stelle die in Artikel 31 genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, schränkt sie die Notifizierung



gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt wurde oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Sie unterrichtet unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten darüber.

2. Bei Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Notifizierung oder wenn die notifizierte Stelle ihre Tätigkeit einstellt, ergreift der notifizierende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieser Stelle von einer anderen notifizierten Stelle weiter bearbeitet bzw. für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

#### *Artikel 39*

##### *Anfechtung der Kompetenz von notifizierten Stellen*

1. Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie die Kompetenz einer notifizierten Stelle oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch eine notifizierte Stelle anzweifelt oder ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.
2. Der notifizierende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage für die Notifizierung oder die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden Stelle.
3. Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.
4. Stellt die Kommission fest, dass eine notifizierte Stelle die Voraussetzungen für ihre Notifizierung nicht oder nicht mehr erfüllt, setzt sie den notifizierenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu treffen, einschließlich eines Widerrufs der Notifizierung, sofern dies nötig ist.

#### *Artikel 40*

##### *Verpflichtungen der notifizierten Stellen in Bezug auf ihre Arbeit*

1. Die notifizierten Stellen führen die Konformitätsbewertung im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß den Artikeln 20 bis 25 durch.
2. Konformitätsbewertungen werden unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchgeführt, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsakteure vermieden werden. Die Konformitätsbewertungsstellen üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grads der Komplexität der betroffenen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Fertigungsprozesses aus.

Hierbei gehen sie allerdings so streng vor und halten solch ein Schutzniveau ein, wie dies für die Konformität des Produkts mit den Bestimmungen dieser Richtlinie erforderlich ist.

3. Stellt eine notifizierte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in Artikel 4 Absatz 1 und in Anhang I oder in den entsprechenden

harmonisierten Normen festgelegt sind, fordert sie den Hersteller auf, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.

4. Hat eine notifizierte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen nicht mehr erfüllt, fordert sie den Hersteller auf, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder zieht sie zurück.
5. Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, beschränkt die notifizierte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen, setzt sie aus bzw. zieht sie zurück.

#### *Artikel 41*

##### *Einspruchsverfahren*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein Einspruchsverfahren gegen die Entscheidungen der notifizierten Stelle vorgesehen ist.

#### *Artikel 42*

##### *Meldepflichten der notifizierten Stellen*

1. Die notifizierten Stellen melden der notifizierenden Behörde:
  - jede Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder Rücknahme einer Bescheinigung oder einer Zulassung,
  - alle Umstände, die Folgen für den Geltungsbereich und die Bedingungen der Notifizierung haben,
  - jedes Auskunftersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben,
  - auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Geltungsbereich ihrer Notifizierung nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten, einschließlich grenzüberschreitender Tätigkeiten und Vergabe von Unteraufträgen, sie ausgeführt haben.
2. Die notifizierten Stellen übermitteln den übrigen Stellen, die nach dieser Richtlinie notifiziert sind, ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten nachgehen und dieselben Produkte abdecken, einschlägige Informationen über die negativen und auf Verlangen auch über die positiven Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

#### *Artikel 43*

##### *Erfahrungsaustausch*

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Notifizierungspolitik zuständig sind.

*Artikel 44*  
*Koordinierung der notifizierten Stellen*

Die Kommission sorgt dafür, dass eine zweckmäßige Koordinierung und Kooperation zwischen den nach dieser Richtlinie notifizierten Stellen in Form einer/mehrerer sektoralen/-r Gruppe/-n notifizierter Stellen eingerichtet und ordnungsgemäß weitergeführt wird.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sich die von ihnen notifizierten Stellen an der Arbeit dieser Gruppe/-n direkt oder über benannte Bevollmächtigte beteiligen.

# **KAPITEL VI**

## **ÜBERWACHUNG DES UNIONSMARKTES, KONTROLLE DER AUF DEN UNIONSMARKT EINGEFÜHRTEN PRODUKTE UND SCHUTZKLAUSELVERFAHREN**

### *Artikel 45*

#### *Überwachung des Unionsmarktes, Kontrolle der auf den Unionsmarkt eingeführten Produkte*

Für die Überwachung und die Kontrolle von Produkten, die von dieser Richtlinie erfasst werden, gelten Artikel 15 Absatz 3 und die Artikel 16 bis 29 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

### *Artikel 46*

#### *Verfahren zur Behandlung von Produkten, mit denen eine Gefahr verbunden ist auf nationaler Ebene*

1. Sind die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 tätig geworden oder haben sie hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein in dieser Richtlinie geregeltes Produkt eine Gefahr für die Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder für die Anforderungen dieser Richtlinie an den Umwelt- und Verbraucherschutz darstellt, beurteilen sie, ob das betreffende Produkt alle in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen erfüllt. Die betroffenen Wirtschaftsakteure oder privaten Einführer arbeiten im erforderlichen Umfang mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen.

Gelangen die Marktüberwachungsbehörden im Verlauf dieser Beurteilung zu dem Ergebnis, dass das Produkt nicht die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt, fordern sie unverzüglich den betroffenen Wirtschaftsakteur oder den privaten Einführer dazu auf, innerhalb einer von der Behörde vorgeschriebenen, der Art der Gefahr angemessenen Frist alle geeigneten Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Produkts mit diesen Anforderungen herzustellen, es vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Die Marktüberwachungsbehörden unterrichten die entsprechende notifizierte Stelle.

Für die in Unterabsatz 2 dieses Absatzes genannten Maßnahmen gilt Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

2. Sind die Marktüberwachungsbehörden der Auffassung, dass sich die Nichtkonformität nicht auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats beschränkt, unterrichten sie die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die Ergebnisse der Beurteilung und die Maßnahmen, zu denen sie den Wirtschaftsakteur oder den privaten Einführer aufgefordert haben.

3. Der Wirtschaftsakteur gewährleistet, dass alle geeigneten Korrekturmaßnahmen, die er ergreift, sich auf sämtliche betroffenen Produkte erstrecken, die er in der Union auf dem Markt bereitgestellt hat.

Der private Einführer gewährleistet, dass alle geeigneten Korrekturmaßnahmen in Bezug auf das Produkt, das er für den Eigengebrauch in die Union eingeführt hat, getroffen werden.

4. Ergreift der betreffende Wirtschaftsakteur innerhalb der in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Frist keine angemessenen Korrekturmaßnahmen, treffen die Marktüberwachungsbehörden alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um die Bereitstellung des Produkts auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken, das Produkt vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Ergreift der private Einführer innerhalb der in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Frist keine angemessenen Korrekturmaßnahmen, treffen die Marktüberwachungsbehörden alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um die Bereitstellung des Produkts auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken.

Die Marktüberwachungsbehörden unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über diese Maßnahmen.

5. Aus den in Absatz 4 genannten Informationen gehen alle verfügbaren Angaben hervor, insbesondere die Daten für die Identifizierung des nichtkonformen Produkts, die Herkunft des Produkts, die Art der behaupteten Nichtkonformität und der Gefahr sowie die Art und Dauer der ergriffenen nationalen Maßnahmen und die Argumente des relevanten Wirtschaftsakteurs oder des privaten Einführers. Die Marktüberwachungsbehörden geben insbesondere an, ob die Nichtkonformität auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

- das Produkt erfüllt die in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen hinsichtlich der Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder hinsichtlich des Umwelt- und Verbraucherschutzes nicht, oder
- die harmonisierten Normen, bei deren Einhaltung laut Artikel 15 eine Konformitätsvermutung gilt, sind mangelhaft.

6. Die anderen Mitgliedstaaten außer jenem, der das Verfahren eingeleitet hat, unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle erlassenen Maßnahmen und jede weitere ihnen vorliegende Information über die Nichtkonformität des Produkts sowie, falls sie der gemeldeten nationalen Maßnahme nicht zustimmen, über ihre Einwände.

7. Erhebt weder ein Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb von 3 Monaten nach Erhalt der in Absatz 4 genannten Informationen einen Einwand gegen eine vorläufige Maßnahme eines Mitgliedstaats, gilt diese Maßnahme als gerechtfertigt.

8. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass unverzüglich geeignete restriktive Maßnahmen hinsichtlich des betreffenden Produkts getroffen werden, wie etwa die Rücknahme des Produkts von ihrem Markt.

*Artikel 47*  
*Schutzklauselverfahren der Union*

1. Wurden nach Abschluss des Verfahrens gemäß Artikel 46 Absätze 3 und 4 Einwände gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass eine nationale Maßnahme nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, konsultiert die Kommission unverzüglich die Mitgliedstaaten und den/die betroffenen Wirtschaftsakteur/-e und nimmt eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung fasst die Kommission einen Beschluss und gibt an, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist oder nicht.

Die Kommission richtet ihren Beschluss an alle Mitgliedstaaten und teilt ihn ihnen und dem/den betroffenen Wirtschaftsakteur/-en oder dem privaten Einführer unverzüglich mit.

2. Hält sie die nationale Maßnahme für gerechtfertigt, ergreifen alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass das nichtkonforme Produkt vom Markt genommen wird, und unterrichten die Kommission darüber. Hält sie die nationale Maßnahme nicht für gerechtfertigt, muss der betreffende Mitgliedstaat sie zurücknehmen.
3. Gilt die nationale Maßnahme als gerechtfertigt und wird die Nichtkonformität des Produkts mit Mängeln der harmonisierten Normen gemäß Artikel 46 Absatz 5 Buchstabe b begründet, unterrichtet die Kommission das/die entsprechende(n) europäische(n) Normungsgremium/Normungsgremien und befasst den Ausschuss gemäß Artikel 5 der Richtlinie 98/34/EG mit der Frage. Dieser Ausschuss konsultiert das/die entsprechende(n) europäische(n) Normungsgremium/Normungsgremien und nimmt dazu umgehend Stellung.

*Artikel 48*  
*Formale Nichtkonformität*

1. Unbeschadet des Artikels 46 fordert ein Mitgliedstaat den betroffenen Wirtschaftsakteur oder privaten Einführer dazu auf, die betreffende Nichtkonformität zu korrigieren, falls er einen der folgenden Fälle feststellt:
  - die Konformitätskennzeichnung wurde unter Nichteinhaltung von Artikel 17, Artikel 18 oder Artikel 19 angebracht;
  - die Konformitätskennzeichnung wurde nicht angebracht;
  - die EU-Konformitätserklärung wurde nicht ausgestellt;
  - die EU-Konformitätserklärung wurde nicht ordnungsgemäß ausgestellt;
  - die technischen Unterlagen sind entweder nicht verfügbar oder nicht vollständig.
2. Besteht die Nichtkonformität gemäß Absatz 1 weiter, trifft der betroffene Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen, um die Bereitstellung des Produkts auf dem Markt zu beschränken oder zu untersagen oder um dafür zu sorgen, dass es zurückgerufen oder vom Markt genommen wird, oder – wenn es sich um ein von

einem privaten Einführer für den Eigengebrauch eingeführtes Produkt handelt – um seine Verwendung zu untersagen oder einzuschränken.

## **KAPITEL VII**

### **DELEGIERTE RECHTSAKTE UND DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE**

#### *Artikel 49*

#### *Übertragung von Befugnissen*

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 50 zur Änderung der folgenden Anhänge im Hinblick auf die Berücksichtigung der Entwicklung des technischen Kenntnisstands und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse zu erlassen:

- Anhang I Teil B Nummer 2 und Anhang I Teil C Nummer 1, mit Ausnahme direkter oder indirekter Änderungen der Abgas- oder Geräuschemissionswerte sowie der Froude-Zahl und des Leistungs-/Verdrängungsverhältnisses;
- Anhänge V, VII und IX.

Die Änderungen nach Buchstabe a können Änderungen bezüglich der Bezugskraftstoffe, der für die Prüfung der Abgas- und Geräuschemissionen geltenden Anforderungen sowie der Langzeitverhaltenskriterien beinhalten.

#### *Artikel 50*

#### *Ausübung der Befugnisübertragung*

1. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen dieses Artikels.
2. Die in Artikel 49 festgelegte Befugnisübertragung wird ab dem in Artikel 60 angegebenen Datum für einen unbefristeten Zeitraum gewährt.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 49 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin genannten späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit etwaiger bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig.
5. Ein gemäß Artikel 49 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn innerhalb von 2 Monaten ab dem Datum seiner Übermittlung weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben haben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitteilen, dass sie keine Einwände haben. Dieser Zeitraum wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rats um zwei Monate verlängert.



*Artikel 51*  
*Durchführungsrechtsakte*

Die Maßnahmen, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass diese Richtlinie einheitlich angewendet wird, insbesondere was die Umsetzung der in Artikel 25 vorgesehenen Anforderungen sowie der Anforderungen von Anhang I Teil A für die Entwurfskategorien, die Herstellerplakette, den Schutz gegen Gewässerverschmutzung und für Navigationslichter betrifft, werden nach dem Verfahren des Artikels 52 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 52*  
*Ausschussverfahren*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Es handelt sich dabei um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 unter Beachtung von deren Artikel 8.

## **KAPITEL VIII**

### **BESONDERE VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN**

#### *Artikel 53* *Berichterstattung*

Spätestens am *[[TT/MM/JJJJ]]* fünf Jahre nach dem in Artikel 57 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Datum] und danach alle fünf Jahre übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie. Dieser Bericht enthält eine Beurteilung der Situation im Hinblick auf die Sicherheit und die Umweltleistung der Produkte und eine Beurteilung der Wirksamkeit dieser Richtlinie sowie eine Übersicht über die Marktüberwachungstätigkeiten des Mitgliedstaats.

Die Kommission erstellt und veröffentlicht eine Zusammenfassung der nationalen Berichte.

#### *Artikel 54* *Begründung von Maßnahmen*

Alle gemäß dieser Richtlinie erlassenen Maßnahmen zum Verbot oder zur Beschränkung des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme eines Produkts, zur Rücknahme oder zum Rückruf eines Produkts müssen genau begründet werden.

Die Maßnahmen werden dem Betroffenen unverzüglich bekannt gegeben; dabei wird ihm auch mitgeteilt, welche Rechtsmittel ihm aufgrund der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften zur Verfügung stehen und innerhalb welcher Fristen sie einzulegen sind.

#### *Artikel 55* *Transparenz*

Die Kommission trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit die Angaben über alle relevanten Beschlüsse betreffend die Anwendung dieser Richtlinie zur Verfügung gestellt werden.

#### *Artikel 56* *Sanktionen*

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen, bei schweren Verstößen gegebenenfalls auch strafrechtliche Sanktionen, fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle Maßnahmen, die notwendig sind, um deren Durchsetzung zu gewährleisten.

Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und können schwerer ausfallen, wenn der betreffende Wirtschaftsakteur oder private Einführer bereits in

der Vergangenheit in ähnlicher Weise gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie verstoßen hat.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum *[[TT/MM/JJJJ] in Artikel 57 Absatz 1 genanntes Datum]* mit und melden ihr etwaige spätere Änderungen dieser Vorschriften unverzüglich.

## KAPITEL IX SCHLUSS- UND ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

### *Artikel 57 Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum *[[TT/MM/JJJJ]]18 Monate nach dem in Artikel 61 genannten Datum des Inkrafttretens*] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften spätestens ab dem *[[TT/MM/JJJJ]] 2 Jahre nach dem in Artikel 61 genannten Datum des Inkrafttretens*] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

### *Artikel 58 Übergangszeitraum*

1. Die Mitgliedstaaten dürfen nicht die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von Produkten behindern, für die die Richtlinie 94/25/EG gilt, die jener Richtlinie entsprechen und die vor dem *[[TT/MM/JJJJ]] 1 Jahr nach dem in Artikel 57 Unterabsatz 2 genannten Datum*] in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden.
2. Die Mitgliedstaaten dürfen nicht die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von Ottokraftstoff-Außenbordmotoren mit einer Leistung unter 15 kW behindern, die den in Anhang I Teil B Nummer 2.1 festgelegten Grenzwerten für Abgasemissionen entsprechen, die von kleinen und mittleren Unternehmen gemäß der Definition in der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission<sup>25</sup> hergestellt wurden und vor dem *[[TT/MM/JJJJ]] 4 Jahre nach dem in Artikel 57 Unterabsatz 2 genannten Datum*] in Verkehr gebracht wurden.

---

<sup>25</sup> ABl. [...].

*Artikel 59*  
*Aufhebung von Rechtsakten*

Die Richtlinie 94/25/EG wird mit Wirkung vom *[[TT/MM/JJJJ]* in Artikel 57 Absatz 1 Unterabsatz 2 *genanntes Datum]* aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie.

*Artikel 60*  
*Inkrafttreten*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 61*  
*Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu [...] am [...].

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG I

### WESENTLICHE ANFORDERUNGEN

#### A. Wesentliche Sicherheitsanforderungen in Bezug auf Entwurf und Bau

##### 1. ENTWURFSKATEGORIEN

Entwurfskategorie	Windstärke (Beaufort-Skala)	Signifikante Wellenhöhe ( $H^{1/3}$ , Meter)
A – „Hochsee“	mehr als 8	mehr als 4
B – „außerhalb von Küstengewässern“	bis einschließlich 8 bis einschließlich 6	bis einschließlich 4 bis einschließlich 2
C – „küstennahe Gewässer“	bis einschließlich 4	bis einschließlich 0,3
D – „geschützte Gewässer“		

Erläuterungen:

- A. OZEAN: entworfen für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können, jedoch ausschließlich extremer Wetterverhältnisse
- B. AUSSERHALB VON KÜSTENGEWÄSSERN: entworfen für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 und Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können
- C. KÜSTENNAHE GEWÄSSER: entworfen für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 und Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können
- D. GESCHÜTZTE GEWÄSSER: entworfen für Fahrten in geschützten küstennahen Gewässern, kleinen Buchten, auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 0,3 m und gelegentlich Wellenhöhen von höchstens 0,5 m, beispielsweise aufgrund vorbeifahrender Schiffe, auftreten können

Sportboote der jeweiligen Kategorie müssen so entworfen und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen wesentlichen Anforderungen gemäß Anhang I standhalten und dass sie eine gute Manövrierfähigkeit haben.

## **2. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN**

### **2.1. Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge**

Jedes Wasserfahrzeug ist mit einer 14-stelligen Kennnummer zu versehen, die folgende Angaben enthält:

- (29) Code des Herstellers
- (30) Herstellungsland
- (31) bootstypische Seriennummer
- (32) Monat und Jahr der Produktion
- (33) Modelljahr

Ausführliche Anforderungen für die Kennzeichnung nach Absatz 1 sind in der einschlägigen harmonisierten Norm enthalten.

### **2.2. Herstellerplakette**

Jedes Wasserfahrzeug muss eine dauerhaft und getrennt von dem Kennzeichen des Bootskörpers angebrachte Plakette mit folgenden Angaben aufweisen:

- Name des Herstellers, eingetragener Handelsname oder eingetragene Handelsmarke
- CE-Kennzeichnung
- Entwurfskategorie gemäß Abschnitt 1
- vom Hersteller angegebene maximale Zuladung gemäß Nummer 3.6 ohne Gewicht des Inhalts von fest angebrachten Behältern
- Zahl der nach der Empfehlung des Herstellers während der Fahrt an Bord zulässigen Personen

Bei privater Einfuhr müssen die Angaben für Kontaktaufnahmen und die Empfehlungen nach den Buchstaben a, d und e auch Angaben zu der notifizierten Stelle enthalten, die die Konformitätsbewertung durchgeführt hat.

### **2.3. Schutz vor dem Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel**

Die Wasserfahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass das Risiko, über Bord zu fallen, soweit wie möglich verringert und ein Wiedereinsteigen erleichtert wird.

### **2.4. Sicht vom Hauptsteuerstand**

Bei Motorbooten muss der Rudergänger vom Hauptsteuerstand bei normalen Einsatzbedingungen (Geschwindigkeit und Belastung) eine gute Rundumsicht haben.

## **2.5. *Handbuch für den Eigner***

Alle Wasserfahrzeuge sind mit einem Handbuch für den Eigner gemäß Artikel 7 Absatz 7 und Artikel 9 Absatz 4 zu liefern. Dieses Handbuch muss besonders auf Brand- und Überflutungsrisiken aufmerksam machen und die unter den Nummern 2.2, 3.6 und Abschnitt 4 aufgeführten Angaben sowie die Angabe des Leergewichts in Kilogramm enthalten.

## **3. FESTIGKEIT UND DICHTIGKEIT, BAULICHE ANFORDERUNGEN**

### **3.1. *Bauweise***

Wahl und Kombination der Werkstoffe und die Konstruktion müssen gewährleisten, dass das Wasserfahrzeug in jeder Hinsicht eine ausreichende Festigkeit aufweist. Besonders zu berücksichtigen sind die Entwurfskategorie gemäß Abschnitt 1 und die vom Hersteller empfohlene Höchstlast gemäß Nummer 3.6.

### **3.2. *Stabilität und Freibord***

Stabilität und Freibord des Wasserfahrzeugs müssen unter Berücksichtigung der Entwurfskategorie gemäß Abschnitt 1 und der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 ausreichend sein.

### **3.3. *Auftrieb und Schwimmfähigkeit***

Beim Bau des Wasserfahrzeugs ist sicherzustellen, dass das Boot über eine Auftriebscharakteristik verfügt, die seiner Entwurfskategorie gemäß Nummer 1.1 und der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 entspricht. Bewohnbare Mehrumpf-Wasserfahrzeuge müssen so ausgelegt sein, dass die Gefahr des Kielobenliegens nicht gegeben ist oder dass sie über ausreichenden Auftrieb verfügen, damit sie auch dann schwimmfähig bleiben, wenn sie kieloben liegen.

Wasserfahrzeuge mit weniger als 6 m Länge, die vollschlagen können, müssen über einen ausreichenden Restauftrieb verfügen, der es ihnen ermöglicht, in überflutetem Zustand schwimmfähig zu bleiben, wenn sie entsprechend ihrer Entwurfskategorie verwendet werden.

### **3.4. *Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten***

Öffnungen im Rumpf, im Deck (in den Decks) und in den Aufbauten dürfen den Festigkeitsverband oder - in geschlossenem Zustand - die Wetterdichtigkeit des Bootes nicht beeinträchtigen.

Fenster, Bullaugen, Türen und Lukenabdeckungen müssen dem Wasserdruck, dem sie ausgesetzt sein können, sowie Punktbelastungen durch Personen, die sich an Deck bewegen, standhalten.

Zum Ein- und Austritt von Wasser dienende Außenbord-Durchbrüche, die unterhalb der Wasserlinie entsprechend der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 liegen, sind mit leicht zugänglichen Verschlüssen zu versehen.



### **3.5. Überflutung**

Alle Wasserfahrzeuge sind so auszulegen, dass das Risiko des Sinkens so gering wie möglich gehalten wird.

Besondere Beachtung sollte gegebenenfalls Folgendes finden:

- Cockpits und Plichten: diese sollten selbstlenzend oder mit anderen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die das Eindringen von Wasser in das Bootsinnere verhindern;
- Ventilationsöffnungen;
- Entfernung von Wasser durch Pumpen oder sonstige Vorrichtungen.

### **3.6. Vom Hersteller empfohlene Höchstlast**

Die auf der Herstellerplakette angegebene, vom Hersteller empfohlene Höchstlast (Kraftstoff, Wasser, Proviant, verschiedene Ausrüstungsgegenstände und Personen) in Kilogramm, für die das Wasserfahrzeug konzipiert wurde, wird gemäß der Entwurfskategorie (Abschnitt 1), der Stabilität und dem Freibord (Nummer 3.2) sowie dem Auftrieb und der Schwimmfähigkeit (Nummer 3.3) bestimmt.

### **3.7. Aufstellung der Rettungsmittel**

Alle Wasserfahrzeuge der Kategorien A und B sowie Wasserfahrzeuge der Kategorien C und D mit einer Länge von mehr als 6 m müssen einen oder mehrere Stauplätze für ein oder mehrere Rettungsmittel aufweisen, die groß genug sind, um die vom Hersteller empfohlene Zahl von Personen aufzunehmen, für die das Boot ausgelegt ist. Die Stauplätze der Rettungsmittel müssen jederzeit leicht zugänglich sein.

### **3.8. Notausstieg**

Alle bewohnbaren Mehrkörper-Fahrzeuge, bei denen bei Verwendung in ihrer Entwurfskategorie das Risiko eines Kielobenliegens besteht, müssen so gebaut sein, dass beim Kielobenliegen ein Notausstieg möglich ist.

Alle Wasserfahrzeuge müssen so gebaut sein, dass bei Brand ein Notausstieg möglich ist.

### **3.9. Ankern, Vertäuen und Schleppen**

Alle Wasserfahrzeuge müssen unter Berücksichtigung ihrer Entwurfskategorie und ihrer Merkmale mit einer oder mehreren Halterungen oder anderen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die das Ankern, Vertäuen und Schleppen ermöglichen und der entsprechenden Belastung sicher standhalten.

## **4. BEDIENUNGSEIGENSCHAFTEN**

Der Hersteller hat dafür zu sorgen, dass die Bedienungseigenschaften des Wasserfahrzeugs auch bei dem stärksten Motor, für den es ausgelegt und gebaut ist, zufriedenstellend sind. Bei allen Wassersportmotoren muss die maximale Nennleistung im Handbuch für den Eigner angegeben werden.

## **5. EINBAUVORSCHRIFTEN**

### **5.1. Motoren und Motorräume**

#### **5.1.1. Innenbordmotoren**

Alle Innenbordmotoren müssen sich in einem von den Wohnräumen getrennten geschlossenen Raum befinden und so eingebaut sein, dass die Gefahr von Bränden bzw. einer Brandausbreitung sowie die Gefährdung durch toxische Dämpfe, Hitze, Lärm oder Vibrationen in den Wohnräumen so gering wie möglich gehalten wird.

Häufig zu überprüfende und/oder zu wartende Teile des Motors und Zusatzeinrichtungen müssen leicht zugänglich sein.

Das Isoliermaterial im Inneren des Motorraums darf nicht zu einer selbstunterhaltenden Verbrennung fähig sein.

#### **5.1.2. Belüftung**

Der Motorraum ist zu belüften. Durch die Öffnungen darf kein Wasser in den Maschinenraum eindringen können.

#### **5.1.3. Freiliegende Teile**

Freiliegende sich bewegende oder heiße Teile des Motors (der Motoren), die Verletzungen verursachen könnten, sind wirksam zu schützen, sofern der Motor (die Motoren) nicht durch eine Abdeckung oder ein Gehäuse abgeschirmt ist (sind).

#### **5.1.4. Starten von Außenbordmotoren**

Alle Boote mit Außenbordmotoren sind mit einer Vorrichtung auszurüsten, die das Starten des Motors bei eingelegtem Gang verhindert, außer

- wenn der Motor einen statischen Schub von weniger als 500 N erzeugt;
- wenn der Motor mit einer Drosselvorrichtung versehen ist, die beim Starten des Motors den Schub auf 500 N begrenzt.

#### **5.1.5. Führerlose Wassermotorräder**

Wassermotorräder sind entweder mit einer automatischen Motorabschaltung oder einer automatischen Vorrichtung zu versehen, die das Fahrzeug in langsame, kreisförmige Vorwärtsfahrt bringt, wenn der Fahrer absteigt oder über Bord geht.

### **5.2. Kraftstoffsystem**

#### **5.2.1. Allgemeines**

Einfüll-, Lager- und Belüftungsvorrichtungen für den Kraftstoff sowie die Kraftstoffzufuhrvorrichtungen sind so auszulegen und einzubauen, dass die Brand- und Explosionsgefahr so gering wie möglich gehalten wird.

### **5.2.2. Kraftstoffbehälter**

Kraftstoffbehälter, -leitungen und -schläuche sind fest anzubringen und von allen größeren Hitzequellen getrennt einzubauen oder abzuschirmen. Werkstoff und Bauweise der Behälter müssen dem Fassungsvermögen und der Kraftstoffart entsprechen.

Ottokraftstoffbehälter dürfen nicht Teil des Rumpfes sein und müssen:

- vom Motorraum und von jeder anderen Entflammungsquelle isoliert sein;
- von den Wohnräumen isoliert sein.

Diesekraftstoffbehälter dürfen Teil des Rumpfes sein.

### **5.3. Elektrisches System**

Elektrische Systeme müssen so ausgelegt und eingebaut sein, dass unter normalen Einsatzbedingungen ein einwandfreier Betrieb des Wasserfahrzeugs gewährleistet ist und die Brandgefahr und das Risiko elektrischer Schläge so gering wie möglich gehalten werden.

Es ist auf den Einbau von Überlastungs- und Kurzschluss-Sicherungen für alle Stromkreise zu achten; ausgenommen hiervon sind die aus Batterien gespeisten Anlasserstromkreise für den Motor.

Um die Ansammlung von Gasen, die aus den Batterien austreten können, zu verhindern, ist für Belüftung zu sorgen. Die Batterien müssen gut befestigt und vor eindringendem Wasser geschützt sein.

### **5.4. Steuerungssystem**

#### **5.4.1. Allgemeines**

Steuerungs- und Antriebskontrollsysteme sind so auszulegen, zu konstruieren und einzubauen, dass sie die Übertragung von Steuerungskräften unter vorhersehbaren Betriebsbedingungen ermöglichen.

#### **5.4.2. Notvorrichtungen**

Segelboote und Boote mit einem Innenbordmotor als einzigem Motor und Fernsteueranlage sind mit Notvorrichtungen auszurüsten, die das Wasserfahrzeug bei verringerter Geschwindigkeit steuern können.

### **5.5. Gassystem**

Gassysteme für Haushaltszwecke müssen über ein Druckminderungssystem verfügen und so ausgelegt und eingebaut sein, dass ein Gasaustritt und die Gefahr einer Explosion vermieden werden und dass sie auf undichte Stellen hin untersucht werden können. Werkstoffe und Bauteile müssen für das jeweils verwendete Gas geeignet und so beschaffen sein, dass sie den unterschiedlichen Belastungen in einer maritimen Umgebung standhalten.

Jede Vorrichtung ist mit einem Flammenwächter, der auf alle Brenner wirkt, auszurüsten. Jede gasbetriebene Vorrichtung muss über eine gesonderte Zuleitung versorgt werden, und

jede Vorrichtung muss eine gesonderte Absperrvorrichtung aufweisen. Durch geeignete Belüftung muss eine Gefährdung durch Gasaustritt und Verbrennungsprodukte vermieden werden.

Alle Wasserfahrzeuge mit einem fest eingebauten Gassystem müssen einen Raum zur Unterbringung aller Gasflaschen aufweisen. Dieser Raum muss von den Wohnräumen isoliert sein; er darf nur von außen zugänglich sein, und er muss außenbelüftet sein, damit austretendes Gas außenbords abziehen kann.

## **5.6. Brandbekämpfung**

### **5.6.1. Allgemeines**

Bei der Art der eingebauten Ausrüstung und der Auslegung des Wasserfahrzeugs sind die Brandgefahr und die Ausbreitung von Bränden zu berücksichtigen. Besonders zu achten ist auf die Umgebung von Geräten, die mit offener Flamme arbeiten, auf heiße Flächen oder Maschinen und Hilfsmaschinen, ausgelaufenes Öl und ausgelaufenen Kraftstoff, nicht abgedeckte Öl- und Kraftstoffleitungen und darauf, dass elektrische Leitungen insbesondere nicht in der Nähe von Hitzequellen und heißen Flächen verlaufen.

### **5.6.2. Löschvorrichtungen**

Sportboote sind mit der Brandgefahr entsprechenden Löschvorrichtungen auszurüsten, oder es sind Anbringungsort und Kapazität der der Brandgefahr entsprechenden Löschvorrichtungen anzugeben. Das Fahrzeug darf erst in Betrieb genommen werden, wenn es mit der entsprechenden Löschvorrichtung ausgerüstet ist. Die Motorräume von Ottomotoren sind durch ein Feuerlöschsystem zu schützen, das eine Öffnung des Gehäuses im Brandfall unnötig macht. Tragbare Feuerlöscher sind so anzubringen, dass sie leicht zugänglich sind; einer der Feuerlöscher ist so anzuordnen, dass er vom Hauptsteuerstand des Sportbootes aus leicht zu erreichen ist.

## **5.7. Navigationslichter**

Sind Navigationslichter angebracht, so müssen sie den Kollisionsverhütungsregeln - KVR - von 1972 (**COLREG** – *The International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) bzw. den **CEVNI**-Empfehlungen (*European Code for Interior Navigations for inland waterways*) entsprechen.

## **5.8. Schutz gegen Gewässerverschmutzung und Einrichtungen zur Erleichterung der Abfallentsorgung an Land**

Die Wasserfahrzeuge sind so zu bauen, dass ein unbeabsichtigter Abfluss von verunreinigenden Stoffen (Öl, Kraftstoff usw.) verhindert wird.

Mit Toiletten ausgestattete Wasserfahrzeuge müssen über Auffangbehälter oder Abwasserbehandlungssysteme verfügen.

Wasserfahrzeuge mit eingebauten Auffangbehältern sind mit einem Standardabwasseranschluss auszustatten, damit Rohrleitungen von Auffanganlagen an die Abwasserleitung des Bootes angeschlossen werden können.

Durch den Rumpf geführte Toiletten-Abflussrohre müssen ferner mit wasserdicht verschließbaren Ventilen versehen sein.

## B. Wesentliche Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen von Antriebsmotoren

Antriebsmotoren müssen den in diesem Teil angegebenen wesentlichen Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen genügen.

### 1. KENNZEICHNUNG DES MOTORS

1.1. Jeder Motor ist deutlich mit folgenden Angaben zu versehen:

- (a) Handelsmarke oder Handelsname des Motorenherstellers
- (b) Motorentyp, Motorenfamilie, falls zutreffend
- (c) eindeutige Motorkennnummer
- (d) CE-Kennzeichnung

1.2. Die Angaben nach Nummer 1.1 müssen die gesamte übliche Lebensdauer des Motors überdauern und deutlich lesbar und unauslöschbar sein. Werden Aufkleber oder Plaketten verwendet, so müssen diese so angebracht werden, dass sie während der gesamten üblichen Lebensdauer des Motors befestigt bleiben und sich nicht ohne Zerstörung oder Beschädigung entfernen lassen.

1.3. Die Angaben sind an einem Teil des Motors anzubringen, der für den normalen Betrieb des Motors erforderlich ist und in der Regel während der gesamten Lebensdauer des Motors nicht ausgetauscht werden muss.

1.4. Die Angaben sind so anzubringen, dass sie gut sichtbar sind, wenn alle zum Betrieb notwendigen Teile am Motor montiert sind.

### 2. ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ABGASEMISSIONEN

Antriebsmotoren sind so zu entwerfen, herzustellen und einzubauen, dass bei ordnungsgemäßem Einbau und normalem Betrieb die Abgasemissionen die nach Nummer 2.1 Tabelle 1 und Nummer 2.2 Tabellen 2 und 3 berechneten Grenzwerte nicht überschreiten.

2.1. Bis zum [TT/MM/JJJJ (Ende des in Artikel 58 genannten Übergangszeitraums (Stufe I]):

Tabelle 1:

(g/kWh)

Typ	Kohlenmonoxid $CO = A + B/P_N^n$			Kohlenwasserstoffe $HC = A + B/P_N^n$			Stickoxide NO <sub>x</sub>	Partikel PT
	A	B	n	A	B	n		
Zweitakt-Fremdzündungsmotoren	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Nicht zutreffend

Viertakt-Fremdzündungsmotoren	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Nicht zutreffend
Selbstzündungsmotoren	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

Dabei sind A, B und n Konstanten gemäß der Tabelle,  $P_N$  ist die Motornennleistung in kW.

**2.2. Ab dem [TT/MM/JJJJ (Ende des in Artikel 58 genannten Übergangszeitraums (Stufe II]):**

Tabelle 2:

Grenzwerte für Abgasemissionen von Selbstzündungsmotoren (\*\*)

Hubraum SV (L/cyl)	Motornennleistung $P_N$ (kW)	Partikel PT (g/kWh)	Kohlenwasserstoffe und Stickoxide HC + NO <sub>x</sub> (g/kWh)
SV < 0,9	$P_N < 37$	die in Tabelle 1 genannten Werte	
	$37 \leq P_N < 75^{(*)}$	0,30	4,7
	$75 \leq P_N < 3700$	0,15	5,8
$0,9 \leq SV < 1,2$	$P_N < 3700$	0,14	5,8
$1,2 \leq SV < 2,5$		0,12	5,8
$2,5 \leq SV < 3,5$		0,12	5,8
$3,5 \leq SV < 7,0$		0,11	5,8

(\*) Alternativ dürfen Motoren mit einer Nennleistung von 37 kW oder mehr und unter 75 kW sowie mit einem Hubraum unter 0,9 L/cyl einen PT-Emissionsgrenzwert von 0,20 g/kW-hr und einen kombinierten HC+NO<sub>x</sub>-Emissionsgrenzwert von 5,8 g/kW-hr nicht überschreiten.

(\*\*) Der Emissionsgrenzwert für Kohlenmonoxid (CO) darf bei keinem Selbstzündungsmotor 5,0 g/kWh überschreiten.

Tabelle 3: Grenzwerte für Abgasemissionen von Fremdzündungsmotoren

Motortyp	Motornennleistung $P_N$ (kW)	Kohlenmonoxid CO (g/kWh)	Kohlenwasserstoffe und Stickoxide HC + NO <sub>x</sub> (g/kWh)
Motoren mit Z- Antrieb und Innenbordmotoren	$P_N \leq 373$	75	5
	$373 < P_N \leq 485$	350	16
	$P_N > 485$	350	22
Außenbordmotoren und WM-Motoren	$P_N \leq 4,3$	$500 - 5,0 \times P_N$	30
	$40 \geq P_N > 4,3$	$500 - 5,0 \times P_N$	$15,7 + \left( \frac{50}{P_N^{0,9}} \right)$
	$P_N > .40$	300	$15,7 + \left( \frac{50}{P_N^{0,9}} \right)$

### 2.3. Prüfzyklen und Bezugskraftstoffe:

#### 2.3.1. Prüfzyklen und anzuwendende Gewichtungsfaktoren

Für drehzahlveränderliche Selbstzündungsmotoren gilt Prüfzyklus E1 oder E5. Für drehzahlveränderliche Fremdzündungsmotoren gilt Prüfzyklus E4. Für drehzahlveränderliche Selbstzündungsmotoren über 130 kW kann auch der Prüfzyklus E3 angewendet werden.

Zyklus E1, Prüfphase	1	2	3	4	5
<b>Geschwindigkeit</b>	Nenn Drehzahl		Zwischendrehzahl		Untere Leerlauf- drehzahl
<b>Drehmoment, %</b>	100	75	75	50	0
<b>Gewichtungsfaktor</b>	0,08	0,11	0,19	0,32	0,3
Zyklus E3, Prüfphase	1	2	3	4	
<b>Geschwindigkeit, %</b>	100	91	80	63	
<b>Stärke, %</b>	100	75	50	25	



<b>Gewichtungsfaktor</b>	0,2	0,5	0,15	0,15	
<b>Zyklus E4, Prüfphase</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Geschwindigkeit, %</b>	100	80	60	40	Leerlauf
<b>Drehmoment, %</b>	100	71,6	46,50	25,3	0
<b>Gewichtungsfaktor</b>	0,06	0,14	0,15	0,25	0,40
<b>Zyklus E5, Prüfphase</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Geschwindigkeit, %</b>	100	91	80	63	Leerlauf
<b>Drehmoment, %</b>	100	75	50	25	0
<b>Gewichtungsfaktor</b>	0,08	0,13	0,17	0,32	0,3

#### 2.4. Anwendung der Motorenfamilie und Auswahl des Stamm-Motors

Der Motorenhersteller ist für die Bestimmung der Motoren aus seiner Produktpalette verantwortlich, die in eine Familie aufzunehmen sind.

Ein Stamm-Motor wird innerhalb einer Motorenfamilie so ausgewählt, dass seine Emissionseigenschaften für alle Motoren der Motorenfamilie repräsentativ sind. Der Motor, der diejenigen Merkmale in sich vereint, die bei einer Prüfung im anzuwendenden Prüfzyklus voraussichtlich die höchsten spezifischen Emissionen ergeben (ausgedrückt in Gramm pro Kilowattstunde), sollte normalerweise als Stamm-Motor der Familie ausgewählt werden.

#### 2.5. Prüfkraftstoffe

Der Prüfkraftstoff für die Emissionsprüfung muss folgende Merkmale aufweisen:

<b>Ottokraftstoffe</b>				
<b>Eigenschaft</b>	<b>RF-02-99</b>		<b>RF-02-03</b>	
	<b>bleifrei</b>		<b>bleifrei</b>	
	<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>
Research-Oktananzahl (ROZ)	95	---	95	---

Motor-Oktananzahl (MOZ)	85	---	85	---
Dichte bei 15 °C (kg/m <sup>3</sup> )	748	762	740	754
Siedebeginn (°C)	24	40	24	40
Massenanteil des Schwefelgehalts (mg/kg)	---	100	---	10
Bleigehalt (mg/l)	---	5	---	5
Dampfdruck (nach Reid) (kPa)	56	60	---	---
Dampfdruck (DVPE) (kPa)	---	---	56	60

Dieselkraftstoffe				
Eigenschaft	RF-06-99		RF-06-03	
	min.	max.	min.	max.
Cetanzahl	52	54	52	54
Dichte bei 15 °C (kg/m <sup>3</sup> )	833	837	833	837
Siedeende (°C)	---	370	---	370
Flammpunkt (°C)	55	---	55	---
Massenanteil des Schwefelgehalts (mg/kg)	anzu- geben	300 (50)	---	10
Massenanteil der Asche (%)	anzu- geben	0,01	---	0,01

Die notifizierte Stelle kann Prüfungen akzeptieren, die auf der Grundlage anderer, in einer harmonisierten Norm angegebener Bezugskraftstoffe durchgeführt wurden.

### 3. LANGZEITVERHALTEN

Der Motorenhersteller muss Montage- und Wartungshandbücher für die Motoren zur Verfügung stellen; bei Beachtung der darin enthaltenen Vorschriften sollte der Motor im normalen Gebrauch während seiner gesamten üblichen Lebensdauer unter normalen Betriebsbedingungen die in Nummer 2.5 genannten Grenzwerte einhalten.

Die erforderlichen Angaben gewinnt der Motorenhersteller anhand von vorab durchgeführten Belastungsprüfungen, denen die normalen Betriebszyklen zugrunde liegen, und durch Berechnung der Materialermüdung, so dass er die erforderlichen Wartungsvorschriften erstellen und allen neuen Motoren begeben kann, wenn diese erstmals in Verkehr gebracht werden.

Unter üblicher Lebensdauer eines Motors ist Folgendes zu verstehen:

- a) Selbstzündungsmotoren: 480 Betriebsstunden oder 10 Jahre (je nachdem, was zuerst eintritt)
- b) Selbstzündungsmotoren und Motoren mit Z-Antrieb mit oder ohne integriertes Abgassystem:
  - i) unter 373 kW: 480 Betriebsstunden oder 10 Jahre (je nachdem, was zuerst eintritt)
  - ii) Motoren der Kategorie  $373 < PN \leq 485$  kW: 150 Betriebsstunden oder 3 Jahre (je nachdem, was zuerst eintritt)
  - iii) Motoren der Kategorie  $PN > 485$  kW: 50 Betriebsstunden oder 1 Jahr (je nachdem, was zuerst eintritt)
- c) Wassermotorrad-Motoren: 350 Stunden oder fünf Jahre (je nachdem, was zuerst eintritt)
- d) Außenbordmotoren: 350 Stunden oder 10 Jahre (je nachdem, was zuerst eintritt)

#### **4. HANDBUCH FÜR DEN EIGNER**

Jeder Motor ist mit einem Handbuch für den Eigner in der bzw. den Sprachen der Union zu liefern, die der Mitgliedstaat, in dem der Motor in Verkehr gebracht werden soll, bestimmt.

Das Handbuch für den Eigner hat zu enthalten:

- a) Vorschriften dafür, wie der Motor einzubauen und zu warten ist, um eine ordnungsgemäße Funktion im Einklang mit den Anforderungen von Abschnitt 3 (Langzeitverhalten) sicherzustellen;
- b) die Angabe der nach der harmonisierten Norm gemessenen Leistung des Motors.

### C. Wesentliche Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen

Sportboote mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem, Wassermotorrad-Motoren und Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem müssen den in diesem Teil angegebenen wesentlichen Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen genügen.

#### 1. GRENZWERTE FÜR GERÄUSCHEMISSIONEN

- 1.1. Sportboote mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem, Wassermotorradmotoren und Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem sind so zu entwerfen, herzustellen und zu montieren, dass die Geräuschemissionen die in folgender Tabelle angeführten Grenzwerte nicht übersteigen.

Tabelle	
Nennleistung des einzelnen Motors in kW	maximaler Schalldruck- pegel = $L_{pASmax}$ in dB
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

Dabei entspricht  $P_N$  der Nennleistung in kW eines einzelnen Motors bei Nenndrehzahl und  $L_{pASmax}$  dem maximalen Schalldruckpegel in dB.

Für zwei- und mehrmotorige Einheiten aller Motortypen kann der Grenzwert um 3 dB erhöht werden.

- 1.2. Als Alternative zu Geräuschemessungen gelten bei Sportbooten mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem die Geräuschanforderungen nach Nummer 1.1 auch dann als erfüllt, wenn diese eine Froude-Zahl  $\leq 1,1$  und ein Verhältnis Leistung/Verdrängung  $\leq 40$  aufweisen und der Motor und das Abgassystem nach den Vorgaben des Motorenherstellers eingebaut werden.
- 1.3. Die „Froude-Zahl“ wird berechnet durch Division der Höchstgeschwindigkeit des Bootes  $V$  (m/s) durch das Produkt aus der Quadratwurzel der Wasserlinienlänge  $L_{wl}$  (m) und einer gegebenen Gravitationskonstante ( $g = 9,8 \text{ m/s}^2$ )

$$Fn = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot L_{wl})}}$$

Das „Verhältnis Leistung/Verdrängung“ (P/D) errechnet sich durch Division der Motornennleistung  $P_N$  (kW) durch die Fahrzeugverdrängung  $D$  (t) =  $\frac{P}{D}$

## **2. HANDBUCH FÜR DEN EIGNER**

Bei Sportbooten mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb mit oder ohne integriertes Abgassystem und bei Wassermotorrädern enthält das nach Anhang I Teil A Nummer 2.5 vorgeschriebene Handbuch für den Eigner die erforderlichen Angaben, um das Fahrzeug und die Auspuffanlage in einem Zustand zu erhalten, mit dem nach Möglichkeit sichergestellt ist, dass bei normalem Betrieb die festgelegten Grenzwerte für Geräuschemissionen eingehalten werden.

Bei Außenbordmotoren und bei Motoren mit Z-Antrieb mit integriertem Abgassystem enthält das nach Anhang I Teil B Abschnitt 4 vorgeschriebene Handbuch für den Eigner die erforderlichen Anweisungen, um den Motor in einem Zustand zu erhalten, mit dem nach Möglichkeit sichergestellt ist, dass bei normalem Betrieb die festgelegten Grenzwerte für Geräuschemissionen eingehalten werden.

## **3. LANGZEITVERHALTEN**

Die Bestimmungen über das Langzeitverhalten in Teil B Abschnitt 3 gelten entsprechend für die Übereinstimmung mit den Anforderungen für Geräuschemissionen, die in [...] dargelegt sind.

## ANHANG II

### BAUTEILE FÜR WASSERFAHRZEUGE

- (1) Mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innenbordmotoren, Ottomotoren mit Z-Antrieb und Räume für Ottokraftstoffbehälter,
- (2) Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren,
- (3) Steuerräder, Lenkvorrichtung und Verkabelung,
- (4) Kraftstoffbehälter, die für den festen Einbau bestimmt sind, und Kraftstoffleitungen,
- (5) vorgefertigte Luken und Seitenfenster.

## ANHANG III

### UNVOLLSTÄNDIGE WASSERFAHRZEUGE ODER BAUTEILE – ERKLÄRUNG DES HERSTELLERS ODER SEINES IN DER UNION ANSÄSSIGEN BEVOLLMÄCHTIGTEN ODER DER FÜR DAS INVERKEHRBRINGEN VERANTWORTLICHEN PERSON

(Artikel 6 Absätze 2 und 3)

- A. Die Erklärung des Herstellers oder seines in der Union ansässigen Bevollmächtigten gemäß Artikel 6 Absatz 2 muss folgende Angaben enthalten:
- a) Name und Anschrift des Herstellers;
  - b) Name und Anschrift des in der Union ansässigen Bevollmächtigten des Herstellers oder gegebenenfalls der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person;
  - c) Beschreibung des unvollständigen Wasserfahrzeugs;
  - d) Erklärung darüber, dass das unvollständige Wasserfahrzeug den wesentlichen Anforderungen für die jeweilige Baustufe entspricht; Angabe der einschlägigen harmonisierten Normen, die zugrunde gelegt wurden, oder Angabe der Spezifikationen, für die die Konformität erklärt wird; außerdem eine Erklärung darüber, dass die Fertigstellung in voller Übereinstimmung mit dieser Richtlinie durch eine andere natürliche oder juristische Person beabsichtigt ist.
- B. Die Erklärung des Herstellers, seines in der Union ansässigen Bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person gemäß Artikel 6 Absatz 3 muss folgende Angaben enthalten:
- Name und Anschrift des Herstellers;
  - Name und Anschrift des in der Union ansässigen Bevollmächtigten des Herstellers oder gegebenenfalls der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person;
  - Beschreibung des Bauteils;
  - Erklärung darüber, dass das Bauteil die einschlägigen wesentlichen Anforderungen erfüllt.

## ANHANG IV

### EU-KONFORMITÄTSERKLÄRUNG

1. Nr. xxxxxx (einmalige Kennnummer des Produkts: Typ, gegebenenfalls Seriennummer):
2. Name und Anschrift des Herstellers oder seines Bevollmächtigten [der Bevollmächtigte muss ebenfalls Firma und Anschrift des Herstellers angeben] oder des privaten Einführers:
3. Die alleinige Verantwortung für die Ausstellung dieser Konformitätserklärung trägt der Hersteller, der private Einführer oder die in Artikel 20 Absatz 3 oder Absatz 4 der Richtlinie [...] genannte Person.
4. Gegenstand der Erklärung (Bezeichnung des Produkts zwecks Rückverfolgbarkeit; gegebenenfalls kann eine Fotografie hinzugefügt werden):
5. Der in [...] beschriebene Gegenstand der Erklärung erfüllt die einschlägigen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union:
6. Angabe der einschlägigen harmonisierten Normen, die zugrunde gelegt wurden, oder Angabe der Spezifikationen, für die die Konformität erklärt wird:
7. (Gegebenenfalls:) Die notifizierte Stelle (Name, Kennnummer) ... hat ... (Beschreibung ihrer Mitwirkung) ... und folgende Bescheinigung ausgestellt:
8. Identifikation der Person, die zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten befugt ist.
9. Zusatzangaben:

Die Konformitätserklärung muss eine Erklärung des Herstellers enthalten, dass der Motor den Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgas- und Geräuschemissionen genügen wird, wenn er unter Beachtung der mitgelieferten Anweisungen des Herstellers in ein Wasserfahrzeug eingebaut wird, und dass der Motor erst in Betrieb genommen werden darf, wenn das Wasserfahrzeug, in das er eingebaut werden soll, sofern erforderlich, für konform mit den einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie hinsichtlich folgender Elemente erklärt wurde.

- Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem,
- nach der Richtlinie 97/68/EG typgenehmigte Motoren, die die Werte der Stufe II gemäß Anhang I Nummer 4.2.3 der genannten Richtlinie einhalten, und
- nach der Richtlinie 88/77/EWG typgenehmigte Motoren.

Wurde der Motor während des in Artikel 58 Absatz 2 vorgesehenen Übergangszeitraums in Verkehr gebracht, muss dies in der EU-Konformitätserklärung angegeben werden.

Unterzeichnet für und im Namen von:



(Ort und Datum der Ausstellung)

(Name, Funktion) (Unterschrift)

## ANHANG V

### GLEICHWERTIGE KONFORMITÄT AUF DER GRUNDLAGE DER BEGUTACHTUNG NACH BAUAUSFÜHRUNG

(Modul PCA)

1. Bei der Konformität auf der Grundlage der Begutachtung nach Bauausführung handelt es sich um das Verfahren, mit dem die gleichwertige Konformität eines Produkts bewertet wird, bei dem weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter die Verantwortung für die Übereinstimmung des Produkts mit der Richtlinie übernommen hat, und anhand dessen eine natürliche oder juristische Person nach Artikel 20 Absätze 2, 3 oder 4, die das Produkt eigenverantwortlich in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, die Verantwortung für die gleichwertige Konformität des Produkts übernimmt (PCA-Verfahren – *post-construction assessment*). Diese Person kommt den in den Abschnitten 2 und 4 genannten Verpflichtungen nach sowie gewährleistet und erklärt auf eigene Verantwortung, dass das den Bestimmungen gemäß Abschnitt 3 unterworfene Produkt den für es geltenden Anforderungen dieser Richtlinie genügt.

2. Die Person, die das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, beantragt bei einer notifizierten Stelle eine Begutachtung des Produkts nach Bauausführung; sie muss der notifizierten Stelle zum einen die Dokumente und technischen Unterlagen, die diese benötigt, um die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen dieser Richtlinie zu bewerten, und zum anderen sämtliche verfügbaren Informationen über die Verwendung des Produkts nach der erstmaligen Inbetriebnahme vorlegen.

Die Person, die ein solches Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, muss diese Unterlagen und Informationen während 10 Jahren nach Bewertung der gleichwertigen Konformität des Produkts gemäß dem PCA-Verfahren für die zuständigen nationalen Behörden bereithalten.

3. Die notifizierte Stelle untersucht das einzelne Produkt und führt Berechnungen, Prüfungen und andere Bewertungen in dem Umfang durch, der zum Nachweis einer gleichwertigen Konformität des Produkts mit den wesentlichen Anforderungen der Richtlinie erforderlich ist.

Die notifizierte Stelle stellt eine Bescheinigung und einen dazugehörigen Konformitätsbericht über die durchgeführte Bewertung aus; sie bewahrt eine Kopie dieser Bescheinigung und des dazugehörigen Konformitätsberichts auf und hält sie während 10 Jahren nach Ausstellung dieser Dokumente für die zuständigen nationalen Behörden bereit.

Die notifizierte Stelle muss an jedem genehmigten Produkt ihre Kennnummer anbringen oder lässt diese unter ihrer Verantwortung anbringen.

Handelt es sich bei dem begutachteten Produkt um ein Wasserfahrzeug, muss die notifizierte Stelle unter ihrer Verantwortung ebenfalls die Kennnummer des Wasserfahrzeugs nach Anhang I Teil A Nummer 2.1 anbringen lassen; dabei wird

das Feld für die Angabe des Herstellungslandes zur Angabe des Landes verwendet, in dem die notifizierte Stelle niedergelassen ist, und die Felder für die Kennnummer des Herstellers werden zur Angabe der Kennnummer der der notifizierten Stelle für die PCA zugeteilten Kennnummer, gefolgt von der Seriennummer der PCA-Bescheinigung, verwendet. Die Felder der Kennnummer des Wasserfahrzeugs für Monat und Jahr der Produktion und für das Modelljahr sind zur Angabe von Monat und Jahr der Begutachtung nach Bauausführung zu verwenden.

#### 4. Konformitätskennzeichnung und Konformitätserklärung

4.1. Die Person, die das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, muss die CE-Kennzeichnung und – unter der Verantwortung der notifizierten Stelle nach Abschnitt 3 – deren Kennnummer an dem Produkt anbringen, für das die notifizierte Stelle die Bewertung durchgeführt und die gleichwertige Konformität mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie bescheinigt hat.

4.2. Die Person, die das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, muss eine EU-Konformitätserklärung erstellen und diese während 10 Jahren nach dem Datum der Ausstellung der PCA-Bescheinigung für die nationalen Behörden zur Verfügung halten. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Produkt sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

4.3. Handelt es sich bei dem begutachteten Produkt um ein Wasserfahrzeug, muss die Person, die das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, die in Anhang I Teil A Nummer 2.2 beschriebene Herstellerplakette, die die Angabe „Begutachtung nach Bauausführung“ enthält, und die in Anhang I Teil A Nummer 2.1 beschriebene Kennnummer des Wasserfahrzeugs an dem Wasserfahrzeug gemäß den Bestimmungen von Abschnitt 3 anbringen.

5. Die notifizierte Stelle muss die Person, die das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, über ihre Verpflichtungen im Rahmen dieses PCA-Verfahrens informieren.

## ANHANG VI

### ERGÄNZENDE ANFORDERUNGEN BEI ANWENDUNG VON MODUL A1 – INTERNE FERTIGUNGSKONTROLLE MIT ÜBERWACHTEN PRODUKTPRÜFUNGEN (ARTIKEL 25 ABSATZ 2)

#### *Entwurf und Bau*

An einem oder mehreren Wasserfahrzeugen, die repräsentativ für die Produktion eines Herstellers sind, muss der Hersteller eine bzw. mehrere der folgenden Prüfungen oder eine gleichwertige Berechnung oder Kontrolle vornehmen oder vornehmen lassen:

- Stabilitätsprüfung gemäß Anhang I Teil A Nummer 3.2;
- Prüfung der Auftriebscharakteristik gemäß Anhang I Teil A Nummer 3.3.

#### *Geräuschemissionen*

Sportboote mit Innenbordmotor oder Motor mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem und Wassermotorräder: An einem oder mehreren Wasserfahrzeugen, die für die Produktion des Wasserfahrzeugherstellers repräsentativ sind, muss der Wasserfahrzeughersteller unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten notifizierten Stelle die in Anhang I Teil C genannten Geräuschemessungen vornehmen oder vornehmen lassen.

Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb mit integriertem Abgassystem: An einem oder mehreren Motoren jeder Motorenfamilie, die repräsentativ für die Produktion des Motorenherstellers sind, muss der Motorenhersteller unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten notifizierten Stelle die in Anhang I Teil C genannten Geräuschemessungen vornehmen oder vornehmen lassen.

Wird mehr als ein Motor einer Motorenfamilie geprüft, so sind die in Anhang VII beschriebenen statistischen Verfahren anzuwenden, um die Konformität der Stichprobe zu gewährleisten.

## ANHANG VII

### PRÜFUNG DER PRODUKTION AUF ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEN ABGAS- UND LÄRMVORSCHRIFTEN

1. Zur Feststellung der Konformität einer Motorenfamilie ist aus der Serie eine Stichprobe zu entnehmen. Der Hersteller legt den Umfang (n) der Stichprobe im Einvernehmen mit der notifizierten Stelle fest.
2. Für jedes der Regelung unterliegende Element der Abgasemissionen und der Geräuschemissionen wird das arithmetische Mittel X der aus der Stichprobe gewonnenen Ergebnisse berechnet. Die Serienproduktion gilt als vorschriftsmäßig („Prüfung bestanden“), wenn folgende Bedingung erfüllt ist:

$$X + k \cdot S \leq L$$

S ist die Standardabweichung mit:

$$S^2 = \Sigma (x - X)^2 / (n - 1)$$

X= arithmetisches Mittel der Ergebnisse

x= Einzelergebnisse der Stichprobe

L= entsprechender Grenzwert

n= Anzahl der Motoren in der Stichprobe

k= statistischer, von n abhängiger Faktor (vgl. nachstehende Tabelle)

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Wenn  $n \geq 20$ , dann  $k = 0,860 / \sqrt{n}$ .

## **ANHANG VIII**

### **ERGÄNZENDES VERFAHREN, DAS BEI MODUL C – KONFORMITÄT MIT DER BAUART AUF DER GRUNDLAGE EINER INTERNEN FERTIGUNGSKONTROLLE – ANZUWENDEN IST**

In den in Artikel 25 Absatz 4 genannten Fällen ist, wenn das Qualitätsniveau als unzureichend beurteilt wird, das folgende Verfahren anzuwenden:

Ein Motor wird der Serie entnommen und der in Anhang I Teil B beschriebenen Prüfung unterzogen. Die Prüfmotoren wurden den Angaben des Herstellers entsprechend ganz oder teilweise eingefahren. Überschreiten die spezifischen Abgasemissionen des der Serie entnommenen Motors die Grenzwerte nach Anhang I Teil B, kann der Hersteller verlangen, dass an einer Stichprobe von Motoren, die aus der Serie entnommen werden und unter denen sich auch der zuerst entnommene Motor befindet, Messungen vorgenommen werden. Damit die Konformität dieser in [...] bestimmten Motorenstichprobe mit den Anforderungen der Richtlinie gegeben ist, ist das in Anhang VII beschriebene statistische Verfahren anzuwenden.

## ANHANG IX

### TECHNISCHE UNTERLAGEN

Die in Artikel 7 Absatz 2 und in Artikel 26 genannten technischen Unterlagen müssen insbesondere Folgendes umfassen, sofern für die Bewertung relevant:

- eine allgemeine Beschreibung des Typs,
- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen sowie weitere relevante Angaben,
- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis dieser Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind,
- eine Liste der in Artikel 14 genannten, ganz oder teilweise angewandten Normen sowie eine Beschreibung der zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gewählten Lösungen, soweit die in Artikel 14 genannten Normen nicht angewandt worden sind,
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen sowie weitere relevante Angaben,
- Prüfberichte oder gleichwertige Berechnungen, namentlich über Stabilität gemäß Anhang I Teil A Nummer 3.2 und über Auftriebscharakteristik gemäß Anhang I Teil A Nummer 3.3 der wesentlichen Anforderungen,
- Berichte über Abgasemissionsprüfungen als Nachweis für die Übereinstimmung mit Anhang I Teil B Abschnitt 2,
- Berichte über Geräuschemissionsprüfungen als Nachweis für die Übereinstimmung mit Anhang I Teil C Abschnitt 1,

**FINANZBOGEN ZU VORSCHLÄGEN FÜR RECHTSAKTE, DEREN  
FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN SICH AUF DIE EINNAHMEN BESCHRÄNKEN**

**1. HAUSHALTSLINIEN:**

Kapitel und Artikel:

Für das betreffende Haushaltsjahr veranschlagter Betrag:

**2. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN**

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.

Der Vorschlag wirkt sich nicht auf die Ausgaben, sondern ausschließlich auf die Einnahmen aus, und zwar folgendermaßen:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen <sup>26</sup>	Zwölfmonatszeitraum, gerechnet ab dem TT/MM/JJJJ	[Jahr n]
Artikel 52	<i>Auswirkungen auf die Eigenmittel</i>		
Artikel ...	<i>Auswirkungen auf die Eigenmittel</i>		

Stand nach der Maßnahme					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
Artikel ...					
Artikel ...					

<sup>26</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Agrarzölle, Zuckerabgaben, Zölle) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.