

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 9. April 2003 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Entwicklungen seit der Annahme der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote ⁽⁴⁾ erfordern eine Änderung jener Richtlinie.
- (2) In der Richtlinie 94/25/EG werden Wassermotorräder nicht erfasst, während einige Mitgliedstaaten seit ihrer Annahme Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen haben, die solche Wasserfahrzeuge betreffen.
- (3) Die Antriebsmotoren von Sportbooten und Wassermotorrädern erzeugen Abgasemissionen von Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC) und Stickoxiden (NO_x) sowie Geräusch- und Partikelemissionen, die sowohl die Gesundheit des Menschen als auch die Umwelt in Mitleidenschaft ziehen.
- (4) Die Abgasemissionen der Motoren solcher Sportboote und Wassermotorräder sowie die Geräuschemissionen solcher Wassermotorräder werden von der Richtlinie 94/25/EG ebenfalls nicht erfasst.
- (5) Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind nunmehr in die verschiedenen Maßnahmen der Gemeinschaft einzubeziehen, um eine nachhaltige Entwicklung zu fördern. Entsprechende Bestimmungen sind bereits in der

Entschließung des Rates vom 3. Dezember 1992 über den Zusammenhang zwischen Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und Schutz der Umwelt ⁽⁵⁾ enthalten und wurden in den Schlussfolgerungen des Rates (Industrie) vom 29. April 1999 erneut aufgegriffen.

- (6) In einigen Mitgliedstaaten gelten Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die die Geräusch- und Abgasemissionen von Sportbooten und Motoren begrenzen, um so die Gesundheit des Menschen und die Umwelt sowie gegebenenfalls die Gesundheit der Haustiere zu schützen. Diese Maßnahmen unterscheiden sich voneinander und können daher den freien Warenverkehr für diese Erzeugnisse beeinträchtigen und Handelshemmnisse innerhalb der Gemeinschaft darstellen.
- (7) Im Rahmen 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 und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft ⁽⁶⁾ haben die Mitgliedstaaten ihre Entwürfe nationaler Vorschriften zur Verringerung der Geräusch- und Abgasemissionen von Sportbootmotoren mitgeteilt. Wie bei den bereits geltenden nationalen Vorschriften ist auch bei diesen technischen Vorschriften davon auszugehen, dass sie den freien Warenverkehr für diese Erzeugnisse beeinträchtigen und zum Entstehen von Hindernissen für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes führen können. Aus diesem Grund ist es erforderlich, einen verbindlichen Rechtsakt der Gemeinschaft zu erstellen.
- (8) Die Angleichung der nationalen Rechtsvorschriften ist die einzige Möglichkeit zur Beseitigung von Handelshemmnissen dieser Art und von unlauterem Wettbewerb auf dem Binnenmarkt. Das Ziel einer Begrenzung der Geräusch- und Abgasemissionen kann von den einzelnen Mitgliedstaaten nicht zufrieden stellend erreicht werden. In dieser Richtlinie werden lediglich die grundlegenden Anforderungen für den freien Warenverkehr von Sportbooten, Wassermotorrädern und all jener Motortypen festgelegt, die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.
- (9) Die Bestimmungen dieser Richtlinie stehen im Einklang mit den Grundsätzen, wie sie in der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung ⁽⁷⁾ dargestellt sind, mit einer Bezugnahme auf die harmonisierten europäischen Normen.

⁽¹⁾ ABl. C 62 E vom 27.2.2001, S. 139, und ABl. C 51 E vom 26.2.2002, S. 339.

⁽²⁾ ABl. C 155 vom 29.5.2001, S. 1.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 5. Juli 2001 (ABl. C 65 E vom 14.3.2002, S. 310), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 22. April 2002 (ABl. C 170 E vom 16.7.2002, S. 1) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 26. September 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. Mai 2003 und Beschluss des Rates vom 19. Mai 2003.

⁽⁴⁾ ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15.

⁽⁵⁾ ABl. C 331 vom 16.12.1992, S. 5.

⁽⁶⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

⁽⁷⁾ ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

- (10) Die in dieser Richtlinie enthaltenen Abgas- und Geräuschemissionsvorschriften sollten für alle Motoren, seien es Innenbordmotoren, Außenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb mit oder ohne integriertes Abgassystem, sowie für Wassermotorräder gelten, damit die menschliche Gesundheit und die Umwelt möglichst wirksam geschützt werden. Auch Motoren, an denen größere Veränderungen vorgenommen werden, sollten von den Bestimmungen über Abgasemissionen erfasst werden. Boote mit Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem oder mit Innenbordmotoraggregaten, an denen ein größerer Umbau des Bootes vorgenommen wird, sollten ebenfalls die Vorschriften über Geräuschemissionen erfüllen, wenn sie auf dem Gemeinschaftsmarkt innerhalb von fünf Jahren nach dem Umbau in Verkehr gebracht werden.
- (11) Die Konformität der betreffenden Motoren mit den grundlegenden Emissionsvorschriften ist für den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt von wesentlicher Bedeutung. Es sollten zulässige Höchstgrenzen für Abgasemissionen in Form von Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickoxiden (NO_x) und luftverunreinigenden Partikeln festgelegt werden. Die Höchstgrenzen für Geräuschemissionen sollten je nach Leistung sowie Anzahl und Typ der Motoren des Bootes untergliedert werden. Diese Maßnahmen sollten im Einklang stehen mit allen übrigen Maßnahmen zur Reduzierung von Motoremissionen zum Schutz von Mensch und Umwelt.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten die Einführung nationaler Unterstützungsmaßnahmen zur Förderung der Verwendung synthetischer, biologisch abbaubarer Schmieröle zur Verringerung der Wasserverschmutzung durch Sportboote in Erwägung ziehen. Die Einführung gemeinschaftsweiter Maßnahmen sollte bei der Überprüfung dieser Richtlinie in Erwägung gezogen werden.
- (13) Die Angaben zur Bescheinigung der Konformität mit den für diese beiden Emissionsarten geltenden Anforderungen sollten dem jeweiligen Sportboot, Wassermotorrad oder Motor stets beigefügt sein.
- (14) Insbesondere bei Messungen des Emissionsniveaus und bei Prüfverfahren erleichtern harmonisierte europäische Normen den Nachweis der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen; dies gilt auch für die von dieser Richtlinie erfassten Emissionen von Sportbooten und Wassermotorrädern.
- (15) Um einen Schutz in dem erforderlichen Umfang zu gewährleisten, ist es angesichts der Art der vorliegenden Gefahren erforderlich, Konformitätsbewertungsverfahren festzulegen. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter oder, wenn diese ihre Verpflichtungen nicht erfüllen, die Person, die das Produkt in Verkehr bringt und/oder in Betrieb nimmt, sollte dafür sorgen, dass die von dieser Richtlinie erfassten Produkte, wenn sie in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen. Eine Auswahl zwischen gleich strengen Verfahren sollte möglich sein. Diese Verfahren sollten in Einklang stehen mit dem Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung⁽¹⁾.
- (16) Im Fall von Abgasemissionen sollten alle Motortypen, einschließlich solche für Wassermotorräder und andere ähnliche Wasserfahrzeuge mit Antrieb, die vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten angebrachte CE-Kennzeichnung tragen; dies gilt nicht für Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem, für die nach Stufe II der Richtlinie 97/68/EG⁽²⁾ typgenehmigten Motoren und für die nach der Richtlinie 88/77/EWG⁽³⁾ typgenehmigten Motoren, denen die Konformitätserklärung des Herstellers beigefügt sein sollte. Hinsichtlich der Geräuschemissionen müssen nur Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem mit der CE-Kennzeichnung versehen sein, die vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten oder der Person angebracht wird, die das Produkt auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr bringt und/oder in Betrieb nimmt. Die CE-Kennzeichnung, die am Boot anzubringen ist, weist für alle Motortypen außer Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem die Übereinstimmung mit den einschlägigen grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen nach.
- (17) Die Richtlinie 94/25/EG sollte auch geändert werden, um den Bedürfnissen der Hersteller Rechnung zu tragen, die eine größere Auswahl an Zertifizierungsverfahren benötigen.
- (18) Im Interesse der Rechtssicherheit und der Sicherheit bei der Benutzung von Sportbooten ist eine Präzisierung verschiedener technischer Punkte im Zusammenhang mit den grundlegenden Konstruktionsanforderungen für Sportboote erforderlich; diese betreffen die Entwurfskategorien, die angegebene maximale Zuladung, die Kennnummer des Bootes, die Kraftstoffbehälter, die Feuerlöschvorrichtungen und den Schutz gegen Gewässerverschmutzung.
- (19) Die Kommission sollte die Weiterentwicklung der Motorentechnik fortlaufend beobachten und dabei der Frage nachgehen, ob im Hinblick auf die Erfüllung künftiger Umweltschutzvorschriften die Emissionsgrenzwerte für Geräusch- und Abgasemissionen weiter gesenkt werden können.

⁽¹⁾ ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

⁽²⁾ ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 2001/63/EG der Kommission (ABl. L 227 vom 23.8.2001, S. 41).

⁽³⁾ ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10).

- (20) Damit sich leichter Maßnahmen zur effizienten Anwendung der Vorschriften ergreifen lassen, sollte das Verfahren der engen Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten im Rahmen eines Ausschusses beibehalten und vertieft werden.
- (21) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ erlassen werden.
- (22) Es bedarf einer Übergangsregelung, wonach einige Erzeugnisse, die die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie geltenden einzelstaatlichen Vorschriften erfüllen, in Verkehr gebracht und/oder in Betrieb genommen werden dürfen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 94/25/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

- (1) Diese Richtlinie gilt
- a) in Bezug auf Entwurf und Bau für
- i) Sportboote und unvollständige Boote;
 - ii) Wassermotorräder;
 - iii) alle in Anhang II aufgelisteten, selbstständig auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebrachten und für den Einbau bestimmten Bauteile;
- b) in Bezug auf Abgasemissionen für
- i) Antriebsmotoren, die bei Sportbooten und Wassermotorrädern angebaut bzw. eingebaut sind oder speziell für den Anbau an bzw. Einbau in diese Fahrzeuge bestimmt sind;
 - ii) bei diesen Booten angebaute bzw. eingebaute Antriebsmotoren, an denen ein ‚größerer Umbau des Motors‘ vorgenommen wird;
- c) in Bezug auf Geräuschemissionen für
- i) Sportboote mit Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem oder Innenbordmotoraggregate;
 - ii) Sportboote mit Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem oder mit Innenbordaggregaten, an denen ein größerer Umbau des Bootes vorgenommen wird und die danach auf dem Gemeinschaftsmarkt innerhalb von fünf Jahren nach dem Umbau in Verkehr gebracht werden;
 - iii) Wassermotorräder;

iv) Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem zum Anbau bzw. Einbau bei Sportbooten;

d) für Erzeugnisse im Sinne des Absatzes 1 Buchstabe a) Ziffer ii) sowie Buchstaben b) und c) gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie erst ab dem erstmaligen Inverkehrbringen und/oder der erstmaligen Inbetriebnahme nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(2) Folgende Wasserfahrzeuge fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie:

- a) in Bezug auf Absatz 1 Buchstabe a):
- i) ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge, einschließlich Rennruderboote und Trainingsruderboote;
 - ii) Kanus und Kajaks, Gondeln und Tretboote;
 - iii) Windsurfbretter;
 - iv) Surfbretter, einschließlich motorbetriebene Surfbretter;
 - v) Originalfahrzeuge und vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Wasserfahrzeugen;
 - vi) Versuchsboote, solange sie nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;
 - vii) für den Eigengebrauch gebaute Boote, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;
 - viii) unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe a) Wasserfahrzeuge für den speziellen Zweck, mit einer Mannschaft besetzt zu werden und Fahrgäste gewerblich zu befördern, insbesondere — unabhängig von der Zahl der Fahrgäste — Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (*);
 - ix) Tauchfahrzeuge;
 - x) Luftkissenfahrzeuge;
 - xi) Tragflügelboote;
 - xii) Boote mit auf äußerer Verbrennung beruhendem Dampftrieb, die mit Kohle, Koks, Holz, Öl oder Gas angetrieben werden;

b) in Bezug auf Absatz 1 Buchstabe b):

- i) bei folgenden Wasserfahrzeugen angebaute bzw. eingebaute oder speziell zum Anbau bzw. Einbau bestimmte Antriebsmotoren:
 - ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge;

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- Versuchsboote, solange sie nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;
 - unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe a) Wasserfahrzeuge für den speziellen Zweck, mit einer Mannschaft besetzt zu werden und Fahrgäste gewerblich zu befördern, insbesondere — unabhängig von der Zahl der Fahrgäste — Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 82/714/EWG;
 - Tauchfahrzeuge;
 - Luftkissenfahrzeuge;
 - Tragflügelboote;
- ii) Originalmotoren und einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Antriebsmotoren, die nicht in Serien hergestellt wurden und in Wasserfahrzeugen gemäß Absatz 2 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 Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;
- c) in Bezug auf Absatz 1 Buchstabe c):
- alle unter Buchstabe b) dieses Absatzes genannten Wasserfahrzeuge;
 - für den Eigengebrauch gebaute Boote, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden.
- (3) Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck
- a) ‚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 Freizeitwecke bestimmt sind; Boote, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, fallen ebenfalls in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, sofern sie für Sport- und Freizeitwecke auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;
- b) ‚Wassermotorrad‘ 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;
- c) ‚Antriebsmotor‘ alle zu Antriebszwecken genutzten Fremd- oder Selbstzündungs-Verbrennungsmotoren, einschließlich nach dem Zweitakt- oder Viertaktprinzip arbeitende Innenbordmotoren, Motoren mit Z-Antrieb mit oder ohne integriertes Abgassystem und Außenbordmotoren;
- d) ‚größerer Umbau des Motors‘ einen Umbau des Motors, der
- möglicherweise dazu führt, dass der Motor die in Anhang I Teil B angegebenen Emissionsgrenzwerte überschreitet — ausgenommen ist der routinemäßige Austausch von Motorteilen, die die Emissionseigenschaften unverändert lassen — oder
 - die Motornennleistung um mehr als 15 % erhöht;
- e) ‚größerer Umbau des Bootes‘ einen Umbau eines Bootes,
- bei dem die Antriebsart des Bootes geändert wird;
 - der einen größeren Umbau des Motors beinhaltet;
 - durch den das Boot so weitgehend verändert wird, dass es als neues Boot zu betrachten ist;
- f) ‚Antriebsarten‘ mechanische Verfahren, mit denen das Wasserfahrzeug angetrieben wird, insbesondere der Antrieb durch Schiffschrauben oder Strahlpumpenantriebssysteme;
- g) ‚Motorenfamilie‘ eine vom Hersteller eingeteilte Gruppe von Motoren, bei denen aufgrund ihres Entwurfs von ähnlichen Eigenschaften hinsichtlich ihrer Abgasemissionen auszugehen ist und die die Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen erfüllen;
- h) ‚Hersteller‘ alle natürlichen oder juristischen Personen, die ein von dieser Richtlinie erfasstes Erzeugnis entwerfen und herstellen oder die ein solches Erzeugnis entwerfen und/oder herstellen lassen, um es in eigenem Namen in Verkehr zu bringen;
- i) ‚Bevollmächtigter‘ alle in der Gemeinschaft ansässigen natürlichen oder juristischen Personen, die vom Hersteller schriftlich beauftragt wurden, in seinem Namen die ihm aufgrund dieser Richtlinie entstehenden Verpflichtungen zu erfüllen.

(*) ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1. Geändert durch die Beitrittsakte von 1994.“

2. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Freier Verkehr der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen und/oder die Inbetriebnahme der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn diese die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV tragen, aus der hervorgeht, dass sie alle Bestimmungen dieser Richtlinie einschließlich der Bestimmungen über die Konformitätsbewertungsverfahren nach Kapitel II erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von unvollständigen Booten nicht verbieten, einschränken oder behindern, falls der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder die für das Inverkehrbringen verantwortliche Person gemäß Anhang III Buchstabe a) erklärt, dass die Fertigstellung des Bootes durch andere beabsichtigt ist.

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen und/oder die Inbetriebnahme von Bauteilen im Sinne von Anhang II nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn diese die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV tragen, aus der hervorgeht, dass sie die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen, sofern diesen Bauteilen eine schriftliche Konformitätserklärung gemäß Anhang XV beiliegt und sie nach der gemäß Anhang III Buchstabe b) abgegebenen Erklärung des Herstellers, seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder — im Fall von Einfuhren aus Drittländern — der Person, die diese Bauteile in der Gemeinschaft in Verkehr bringt, zum Einbau in Sportboote bestimmt sind.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen und/oder die Inbetriebnahme von

- Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem,
- nach der Richtlinie 97/68/EG (*) typgenehmigten 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 (**) typgenehmigten Motoren

nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter im Einklang mit Anhang XV Nummer 3 erklärt, dass der Motor den Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen genügen wird, wenn er unter Beachtung der mitgelieferten Anweisungen des Herstellers in ein Sportboot oder ein Wassermotorrad eingebaut wird.

(5) Die Mitgliedstaaten verhindern nicht, dass bei Messen, Ausstellungen und Vorführungen die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, die den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entsprechen, ausgestellt werden, sofern ein sichtbares Schild deutlich darauf hinweist, dass diese Erzeugnisse erst in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden können, wenn ihre Übereinstimmung mit dieser Richtlinie hergestellt ist.

(6) Fallen die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse auch unter andere Richtlinien zu anderen Gesichtspunkten, in denen die Anbringung der CE-Kennzeichnung vorgesehen ist, so gibt die CE-Kennzeichnung in diesem Fall an, dass auch von der Konformität der betreffenden Erzeugnisse mit den Bestimmungen dieser anderen Richtlinien auszugehen ist. Die CE-Kennzeichnung zeigt die Konformität mit den anzuwendenden Richtlinien oder einschlägigen Richtlinienabschnitten an. In diesem Fall sind die Fundstellen zu diesen vom Hersteller angewandten Richtlinien, wie sie im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, in den durch die Richtlinien geforderten Unterlagen, Konformitätserklärungen oder Anweisungen, die dem Erzeugnis beigefügt sind, anzugeben.

(*) Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1). Geändert durch die Richtlinie 2001/63/EG der Kommission (ABl. L 227 vom 23.8.2001, S. 41).

(**) Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10).“

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 6a

Ausschussverfahren

(1) Änderungen der Anforderungen nach 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 —, die angesichts der Entwicklung des technischen Kenntnisstands und aufgrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse erforderlich sind, werden von der Kommission erlassen, die hierbei von dem nach Artikel 6 Absatz 3 eingesetzten Ständigen Ausschuss unterstützt wird, der als Regelungsausschuss nach dem Verfahren des Absatzes 2 tätig wird. Zu den regelungsbedürftigen Angelegenheiten gehören die Bezugskraftstoffe und die für die Prüfung der Abgas- und Geräuschemissionen anzuwendenden Normen.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.“

4. Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass in den Geltungsbereich von Artikel 1 fallende und mit der CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV versehene Erzeugnisse eine Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen oder die Umwelt darstellen können, auch wenn sie sachgemäß entworfen, gebaut, gegebenenfalls eingebaut, instandgehalten und ihrer Zweckbestimmung entsprechend verwendet werden, so trifft er alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um diese Erzeugnisse aus dem Verkehr zu ziehen oder ihr Inverkehrbringen und/oder ihre Inbetriebnahme zu verbieten oder einzuschränken.“

5. Artikel 7 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ist ein dieser Richtlinie nicht entsprechendes Erzeugnis gemäß Artikel 1 mit der CE-Kennzeichnung versehen, so werden die geeigneten Maßnahmen von dem Mitgliedstaat getroffen, der die Aufsicht über denjenigen hat, welcher die CE-Kennzeichnung angebracht hat; dieser Mitgliedstaat unterrichtet davon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.“

6. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

(1) Bevor die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse in Verkehr gebracht und/oder in Betrieb genommen werden, hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die in den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels genannten Verfahren anzuwenden.

Im Fall einer Begutachtung von Sportbooten nach Bauausführung, wenn weder der Hersteller noch sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Verpflichtungen in Bezug auf die Übereinstimmung des Erzeugnisses mit den Bestimmungen dieser Richtlinie nachkommt, können diese von einer in der Gemeinschaft ansässigen natürlichen oder juristischen Person wahrgenommen werden, die das Erzeugnis unter eigener Verantwortung in Verkehr bringt und/oder in Betrieb nimmt. In diesem Fall beantragt die Person, die das Erzeugnis in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, bei einer benannten Stelle eine Begutachtung nach Bauausführung. Die Person, die das Erzeugnis in Verkehr bringt und/oder in Betrieb nimmt, legt der benannten Stelle sämtliche verfügbaren Dokumente und technischen Unterlagen vor, die sich auf das erstmalige Inverkehrbringen des Erzeugnisses im Ursprungsland beziehen. Die benannte Stelle prüft das einzelne Erzeugnis und führt Berechnungen und sonstige Bewertungen durch, um sich von dessen gleichwertiger Konformität mit den einschlägigen Anforderungen dieser Richtlinie zu überzeugen. In diesem Fall trägt die Herstellerplakette gemäß Anhang I Abschnitt 2.2 den Zusatz ‚Nachträgliche Bescheinigung der Bauart‘. Die benannte Stelle erstellt einen Konformitätsbericht über die durchgeführte Bewertung und unterrichtet die Person, die das Erzeugnis in Verkehr bringt und/oder in Betrieb nimmt, über ihre Pflichten. Diese Person stellt eine Konformitätserklärung aus (siehe Anhang XV) und bringt die CE-Kennzeichnung zusammen mit der Kennnummer der zuständigen benannten Stelle auf dem Erzeugnis an oder lässt diese anbringen.

(2) Hinsichtlich des Entwurfs und des Baus von Erzeugnissen im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) hat der Bootshersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter für die in Anhang I Teil A Nummer 1 genannten Entwurfskategorien A, B, C und D folgende Verfahren anzuwenden:

a) Bootskategorien A und B:

i) Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, ergänzt durch die Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

ii) Bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, ergänzt durch die Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

b) Bootskategorie C:

i) Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m:

— Wenn die harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I Teil A Nummern 3.2 und 3.3 erfüllt sind: die interne Fertigungskontrolle (Modul A) nach Anhang V oder die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die EG-Baumusterprüfung (Modul B)

nach Anhang VII, ergänzt durch die Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII, oder eines der folgenden Module: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

— Wenn die harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I Teil A Nummern 3.2 und 3.3 nicht erfüllt sind: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, ergänzt durch die Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII, oder eines der folgenden Module: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

ii) Bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, gefolgt von der Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII, oder eines der folgenden Module: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

c) Bootskategorie D:

Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m die interne Fertigungskontrolle (Modul A) nach Anhang V oder die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, ergänzt durch die Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

d) Wassermotorräder:

Die interne Fertigungskontrolle (Modul A) nach Anhang V oder die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, gefolgt von der Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

e) Bei Bauteilen nach Anhang II eines der folgenden Module: B + C oder B + D oder B + F oder G oder H.

(3) Abgasemissionen:

Für Erzeugnisse im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe b) hat der Motorenhersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, gefolgt von der Konformität der Bauart (Modul C) nach Anhang VIII durchzuführen oder eines der folgenden Module anzuwenden: B + D oder B + E oder B + F oder G oder H.

(4) Geräuschemissionen:

a) Für Erzeugnisse im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c) Ziffern i) und ii) hat der Bootshersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter folgende Verfahren durchzuführen:

i) Wenn Prüfungen unter Verwendung der harmonisierten Norm (*) für Geräuschemessungen vorgenommen werden: entweder die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die Einzelprüfung (Modul G) nach Anhang XI oder die umfassende Qualitätssicherung (Modul H) nach Anhang XII.

- ii) Wenn für die Bewertung das Verfahren mit Froude-Zahl und Leistungs-/Verdrängungsverhältnis verwendet wird: entweder die interne Fertigungskontrolle (Modul A) nach Anhang V oder die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die Einzelprüfung (Modul G) nach Anhang XI oder die umfassende Qualitätssicherung (Modul H) nach Anhang XII.
 - iii) Wenn gemäß Ziffer i) erstellte Daten von zertifizierten Referenzbooten für die Bewertung verwendet werden: entweder die interne Fertigungskontrolle (Modul A) nach Anhang V oder die interne Fertigungskontrolle mit zusätzlichen Anforderungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die Einzelprüfung (Modul G) nach Anhang XI oder die umfassende Qualitätssicherung (Modul H) nach Anhang XII.
- b) Für Erzeugnisse im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c) Ziffern iii) und iv) hat der Hersteller von Wassermotorrädern bzw. von Motoren oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter folgende Verfahren anzuwenden: die interne Fertigungskontrolle mit zusätzlichen Anforderungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder Modul G oder H.

(*) EN ISO 14509.“

7. Artikel 10 Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die folgenden Erzeugnisse müssen bei ihrem Inverkehrbringen die CE-Konformitätskennzeichnung tragen:

- a) Sportboote, Wassermotorräder und ihre Bauteile nach Anhang II, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den in Anhang I genannten grundlegenden Anforderungen genügen;
- b) Außenbordmotoren, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den in Anhang I Teil B und Teil C genannten grundlegenden Anforderungen genügen;
- c) Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den in Anhang I Teil B und Teil C genannten grundlegenden Anforderungen genügen.

(2) Die in Anhang IV abgebildete CE-Konformitätskennzeichnung muss deutlich sichtbar, gut lesbar und dauerhaft auf den Sportbooten und Wassermotorrädern nach Anhang I Teil A Nummer 2.2, auf den Bauteilen nach Anhang II und/oder auf ihrer Verpackung sowie auf Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem nach Anhang I Teil B Nummer 1.1 angebracht werden.

Der CE-Kennzeichnung muss die Kennnummer der Stelle beigefügt sein, die für die Durchführung der in den Anhängen IX, X, XI, XII und XVI genannten Verfahren verantwortlich war.

(3) Das Anbringen von Zeichen oder Aufschriften, die Dritte hinsichtlich der Bedeutung oder der Form der CE-Kennzeichnung in die Irre führen könnten, auf von dieser Richtlinie erfassten Erzeugnissen ist untersagt. Jedes andere Zeichen kann auf unter diese Richtlinie fallenden Erzeugnissen und/oder ihrer Verpackung angebracht werden, solange die Sichtbarkeit und Lesbarkeit der CE-Kennzeichnung dadurch nicht beeinträchtigt wird.“

8. Anhang I wird wie folgt geändert:

- 1. Der Titel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„ANHANG I

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

VORBEMERKUNG

„Boote“ im Sinne dieses Anhangs sind Sportboote und Wassermotorräder.

A. Grundlegende Sicherheitsanforderungen in Bezug auf Entwurf und Bau von Booten.“

- 2. Die Tabelle und der Titel „1. AUSLEGUNGSKATEGORIE“ wird durch folgende Tabelle und folgenden Titel ersetzt:

„1. Entwurfskategorie

| Entwurfskategorie | Windstärke (Beaufort-Skala) | Signifikante Wellenhöhe (H 1/3, Meter) |
|-------------------------------------|--------------------------------|---|
| A — ‚Hochsee‘ | über 8 | über 4 |
| B — ‚Außerhalb von Küstengewässern‘ | bis einschließlich 8 | bis einschließlich 4 |
| C — ‚Küstennahe Gewässer‘ | bis einschließlich 6 | bis einschließlich 2 |
| D — ‚Geschützte Gewässer‘ | bis einschließlich 4 | bis einschließlich 0,3“ |

3. Die Begriffsbestimmung für die Entwurfskategorie A erhält folgende Fassung:

„A. **Hochsee:** 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.“
4. Die Begriffsbestimmung für die Entwurfskategorie D erhält folgende Fassung:

„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.“
5. Der letzte Absatz von Nummer 1 „Entwurfskategorie“ erhält folgende Fassung:

„Boote der jeweiligen Kategorie müssen so entworfen und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang I standhalten und dass sie eine gute Manövrierfähigkeit haben.“
6. Der Wortlaut unter Nummer 2 „Allgemeine Anforderungen“ erhält folgende Fassung:

„Erzeugnisse im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen, soweit diese für sie gelten.“
7. Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:
 - a) die Überschrift erhält folgende Fassung: „Kennzeichnung des Bootes“;
 - b) der Eingangssatzteil erhält folgende Fassung:

„Jedes Boot ist mit einem Kennzeichen zu versehen, das folgende Angaben enthält:“
8. Unter Nummer 2.2 („Herstellerplakette“) erhält der vierte Gedankenstrich folgende Fassung:

„— vom Hersteller angegebene maximale Zuladung gemäß Nummer 3.6 ohne Gewicht des Inhalts von fest angebrachten Behältern.“
9. Unter Nummer 3.6 muss es statt „Vom Hersteller empfohlene Höchstlast“ heißen: Vom Hersteller angegebene maximale Zuladung und der Beginn des Texts lautet wie folgt:

„Die vom Hersteller angegebene maximale Zuladung...“
10. Unter Nummer 5 „Einbauvorschriften“ wird folgender Abschnitt hinzugefügt:

„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.“
11. Nummer 5.2.2 erhält folgende Fassung:

„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. Sämtliche Räume, in denen Kraftstoffbehälter untergebracht sind, müssen belüftet werden.

Ottokraftstoff ist in Behältern aufzubewahren, die nicht Teil des Rumpfes und

 - a) vom Motorraum und von jeder anderen Entflammungsquelle isoliert sind;
 - b) von den Wohnräumen getrennt sind.

Dieselskraftstoff kann in Behältern aufbewahrt werden, die Teil des Rumpfes sind.“

12. Nummer 5.6.2 erhält folgende Fassung:

„5.6.2. Löschvorrichtungen

Die Boote sind mit der Brandgefahr entsprechenden Löschvorrichtungen auszurüsten, oder es sind Anbringungsort und Kapazität der der Brandgefahr entsprechenden Löschvorrichtungen anzugeben. Das Boot darf erst in Betrieb genommen werden, wenn es mit der entsprechenden Löschvorrichtung ausgerüstet ist. Die Motorräume von Benzinmotoren 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 anzubringen, dass er vom Hauptsteuerstand des Bootes aus leicht zu erreichen ist.“

13. Nummer 5.8 erhält folgende Fassung:

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

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

Mit Toiletten ausgestattete Boote müssen verfügen

- a) entweder über Auffangbehälter
- b) oder über Einrichtungen zur Unterbringung von Auffangbehältern.

Boote mit fest 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.“

14. Die folgenden Teile werden hinzugefügt:

„B. **Grundlegende Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen von Antriebsmotoren**

Antriebsmotoren müssen den folgenden grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen genügen.

1. *Kennzeichnung des Motors*

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

- Handelsmarke oder Handelsname des Herstellers des Motors;
- Motorentyp, Motorenfamilie, falls zutreffend;
- eindeutige Motorkennnummer;
- CE-Kennzeichnung, falls nach Artikel 10 erforderlich.

1.2. Diese Angaben 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. Diese 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. Diese Angaben sind so anzubringen, dass sie für einen Durchschnittsbetrachter 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 der folgenden Tabelle berechneten Grenzwerte nicht überschreiten.

Tabelle 1

| Typ | g/kWh | | | | | | | Stickoxide NO _x | Partikel PT |
|---|---|-------|-----|--|-------|------|------|-------------------------------|----------------|
| | Kohlenmonoxid CO = A + B/P _N ⁿ | | | Kohlenwasserstoffe HC = A + B/P _N ⁿ | | | | | |
| | A | B | n | A | B | n | | | |
| Zweitakt-Fremd- zündungs- motoren | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 30,0 | 100,0 | 0,75 | 10,0 | Nicht zutref- fend | |
| Viertakt-Fremd- zündungs- motoren | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 6,0 | 50,0 | 0,75 | 15,0 | Nicht zutref- fend | |
| Selbstzündungs- motoren | 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; die Abgasemissionen werden nach der harmonisierten Norm gemessen (*).

Für Motoren über 130 kW kann der Emissionsmessung entweder der Prüfzyklus E3 (IMO) oder E5 (Wassersport) zugrunde gelegt werden.

Für die Emissionsmessungen an Benzin- und Dieselmotoren sind die Bezugskraftstoffe gemäß der Richtlinie 98/69/EG (Anhang IX, Tabellen 1 und 2) und für Messungen an LPG-Motoren die Bezugskraftstoffe gemäß der Richtlinie 98/77/EG zu verwenden.

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 oben 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:

- Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb mit oder ohne integriertes Abgassystem: 480 Stunden oder zehn Jahre (je nachdem, was zuerst eintritt);
- Wassermotorradmotoren: 350 Stunden oder fünf Jahre (je nachdem, was zuerst eintritt);
- Außenbordmotoren: 350 Stunden oder zehn 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 Gemeinschaft zu liefern, die der Mitgliedstaat, in dem der Motor in Verkehr gebracht werden soll, bestimmen kann. Dieses Handbuch muss Folgendes enthalten:

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

C. **Grundlegende Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen**

Sportboote mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem, Wassermotorradmotoren und Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem müssen den folgenden grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen genügen.

1. *Geräuschpegel*

- 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 anhand von in der harmonisierten Norm (**) festgelegten Prüfverfahren gemessenen Geräuschemissionen die in folgender Tabelle angeführten Grenzwerte nicht übersteigen.

Tabelle 2

| Leistung des einzelnen Motors in kW | Maximaler Schalldruckpegel = 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 des Motors in kW 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 Geräuschmessungen gelten bei Sportbooten mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem diese Lärmvorschriften auch dann als erfüllt, wenn diese eine Froude-Zahl $\leq 1,1$ und ein Verhältnis Leistung/Verdrängung ≤ 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‘ errechnet sich durch Division der Motorleistung P (kW) durch die Bootsverdrängung D (t) = $\frac{P}{D}$.

- 1.4. Als weitere Alternative zu Geräuschmessungen gelten bei Sportbooten mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem diese Lärmvorschriften auch dann als erfüllt, wenn ihre wichtigen Entwurfsmerkmale die gleichen sind wie bei einem zertifizierten Referenzboot oder unter Berücksichtigung der Toleranzvorgaben der harmonisierten Norm hiermit vereinbar sind.
- 1.5. Ein ‚zertifiziertes Referenzboot‘ ist eine spezifische Kombination von Bootskörper und Innenbordmotor oder Motor mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem, von der festgestellt wurde, dass sie nach Messungen gemäß Nummer 1.1 den Anforderungen in Bezug auf die Geräuschemissionen entspricht, und von der alle einschlägigen wichtigen Entwurfsmerkmale und die Ergebnisse der Geräuschemissionsmessungen in die veröffentlichte Liste der zertifizierten Referenzboote aufgenommen wurden.

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 Boot 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 enthält das nach Anhang I Teil B Nummer 4 vorgeschriebene Handbuch für den Eigner die erforderlichen Anweisungen, um den Außenbordmotor in einem Zustand zu erhalten, mit dem nach Möglichkeit sichergestellt ist, dass bei normalem Betrieb die festgelegten Grenzwerte für Geräuschemissionen eingehalten werden.

(*) EN ISO 8178-1: 1996.

(**) EN ISO 14509.“

9. Anhang II Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. Kraftstoffbehälter, die für den festen Einbau bestimmt sind, und Kraftstoffleitungen.“

10. Anhang VI erhält folgende Fassung:

„ANHANG VI

INTERNE FERTIGUNGSKONTROLLE UND PRÜFUNGEN (Modul Aa, Variante 1)

Dieses Modul entspricht dem Modul A nach Anhang V, ergänzt durch folgende Zusatzbestimmungen:

A. Entwurf und Bau

An einem oder mehreren Booten, 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:

- a) Stabilitätsprüfung gemäß Nummer 3.2 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I Teil A);
- b) Prüfung der Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I Teil A).

Bestimmungen für beide Varianten:

Diese Prüfungen, Berechnungen oder Kontrollen werden unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten benannten Stelle durchgeführt.

B. Geräuschemissionen

Sportboote mit Innenbordmotor oder Motor mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem und Wassermotorräder:

An einem oder mehreren Booten, die repräsentativ für die Produktion eines Bootsherstellers sind, muss der Bootshersteller unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten benannten Stelle die in Anhang I Teil C genannten Geräuschemessungen vornehmen oder vornehmen lassen.

Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem:

An einem oder mehreren Motoren jeder Motorenfamilie, die repräsentativ für die Produktion eines Motorenherstellers sind, muss der Motorenhersteller unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten benannten 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 XVII beschriebenen statistischen Verfahren anzuwenden, um die Konformität der Stichprobe zu gewährleisten.“

11. Dem Anhang VIII wird folgende Nummer hinzugefügt:

„4. Im Rahmen der Bewertung der Konformität mit den Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen kann, wenn ein Hersteller nicht nach einem einschlägigen Qualitätssystem gemäß Anhang XII arbeitet, eine vom Hersteller gewählte benannte Stelle in willkürlichen Abständen stichprobenartige Produktprüfungen durchführen oder durchführen lassen. Wird das Qualitätsniveau als unzureichend beurteilt oder scheint es erforderlich, die Richtigkeit der vom Hersteller vorgelegten Angaben zu überprüfen, ist nach folgendem Verfahren vorzugehen:

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 Motorenstichprobe mit den Anforderungen der Richtlinie gegeben ist, ist das in Anhang XVII beschriebene statistische Verfahren anzuwenden.“

12. In Anhang X Nummer 5.3 wird folgender Unterabsatz hinzugefügt:

„Für die Bewertung der Konformität mit den Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen ist das in Anhang XVII festgelegte Verfahren anzuwenden.“

13. Anhang XIII erhält folgende Fassung:

„ANHANG XIII

VOM HERSTELLER BEREITGESTELLTE TECHNISCHE UNTERLAGEN

Die technischen Unterlagen im Sinne der Anhänge V, VII, VIII, IX, XI und XVI müssen alle einschlägigen Daten enthalten oder im Einzelnen angeben, auf welche Weise der Hersteller gewährleistet, dass ein Boot oder seine Bauteile den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Die technischen Unterlagen sollen Entwurf, Herstellung und Funktionsweise des Produkts verständlich machen und eine Bewertung der Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Richtlinie ermöglichen.

Soweit dies für die Bewertung relevant ist, müssen die Unterlagen Folgendes enthalten:

- a) eine allgemeine Beschreibung des Produkttyps;
- b) Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.;
- c) Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind;
- d) eine Liste der in Artikel 5 genannten, ganz oder teilweise angewandten Normen sowie eine Beschreibung der zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gewählten Lösungen, soweit die in Artikel 5 genannten Normen nicht angewandt worden sind;
- e) die Ergebnisse der Entwurfsberechnungen, Prüfungen usw.;
- f) Prüfberichte oder gleichwertige Berechnungen, namentlich über Stabilität gemäß Nummer 3.2 und über Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I Teil A);
- g) Prüfberichte über Messungen der Abgasemissionen zum Nachweis der Übereinstimmung mit Nummer 2 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I Teil B);
- h) Prüfberichte über Messungen der Geräuschemissionen oder Angaben zu Referenzbooten zum Nachweis der Übereinstimmung mit Nummer 1 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I Teil C).“

14. Anhang XIV Nummer 1 wird durch folgende Nummern ersetzt:

„1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder mit dem Urheber des Entwurfs, dem Hersteller, dem Lieferanten oder dem Monteur der in Artikel 1 genannten Erzeugnisse, die sie überprüfen, identisch sein noch Bevollmächtigte einer dieser Personen sein. Sie dürfen weder unmittelbar noch als Beauftragte am Entwurf, am Bau, am Vertrieb oder an der Instandhaltung dieser Produkte beteiligt sein. Die Möglichkeit eines Austauschs technischer Informationen zwischen dem Hersteller und der Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.“

- 1a. Eine benannte Stelle muss unabhängig sein und darf weder von Herstellern noch von Lieferanten kontrolliert werden.“

15. Anhang XV erhält folgende Fassung:

„ANHANG XV

SCHRIFTLICHE KONFORMITÄTSERKLÄRUNG

1. Die schriftliche Erklärung über die Konformität mit der Richtlinie ist beizufügen:
 - a) dem Sportboot und dem Wassermotorrad; sie muss sich in dem Handbuch für den Eigner befinden (Anhang I Teil A Nummer 2.5);
 - b) den in Anhang II genannten Bauteilen;
 - c) den Antriebsmotoren; sie muss sich in dem Handbuch für den Eigner befinden (Anhang I Teil B Nummer 4).
2. Die schriftliche Konformitätserklärung muss folgende Angaben enthalten (*):
 - a) Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (**);
 - b) Beschreibung des unter Nummer 1 genannten Erzeugnisses (**);
 - c) Bezugnahme auf die verwendeten einschlägigen harmonisierten Normen oder Bezugnahme auf Spezifikationen, für die die Konformität erklärt wird;
 - d) gegebenenfalls die Fundstellen der anderen angewandten Gemeinschaftsrichtlinien;
 - e) gegebenenfalls Bezugnahme auf die von einer benannten Stelle ausgestellte EG-Baumusterprüfbescheinigung;
 - f) gegebenenfalls Namen und Anschrift der benannten Stelle;
 - g) Identifikation der Person, die zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten befugt ist.
3. Im Fall von
 - Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem,
 - nach der Richtlinie 97/68/EG typgenehmigten 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 typgenehmigten Motoren

muss die Konformitätserklärung zusätzlich zu den Angaben gemäß Nummer 2 eine Erklärung des Herstellers enthalten, dass der Motor den Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen genügen wird, wenn er unter Beachtung der mitgelieferten Anweisungen des Herstellers in ein Sportboot eingebaut wird, und dass der Motor erst in Betrieb genommen werden darf, wenn das Boot, in das er eingebaut werden soll, sofern erforderlich, für mit den einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie konform erklärt wurde.

(*) Sie muss in den in Anhang I Teil A Nummer 2.5 genannten Sprachen abgefasst sein.

(**) Firma und vollständige Anschrift; handelt es sich um einen Bevollmächtigten, so muss auch die Firma und Anschrift des Herstellers angegeben werden.

(***) Beschreibung des betreffenden Erzeugnisses: Marke, Typ, Seriennummer, soweit zutreffend.“

16. Folgende Anhänge werden hinzugefügt:

„ANHANG XVI

QUALITÄTSSICHERUNG PRODUKT (MODUL E)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Nummer 2 erfüllt, sicherstellt und erklärt, dass die betreffenden Produkte der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus. Der CE-Kennzeichnung wird die Kennung der benannten Stelle hinzugefügt, die für die Überwachung gemäß Nummer 4 zuständig ist.

2. Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Endabnahme und Prüfung gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.
3. Qualitätssicherungssystem
- 3.1. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffenden Produkte.

Der Antrag enthält Folgendes:

- alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Produktkategorie;
- die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
- falls zutreffend, die technischen Unterlagen über das zugelassene Baumuster und eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung.

- 3.2. Im Rahmen der Qualitätssicherung ist jedes Produkt zu prüfen; es sind entsprechende Prüfungen gemäß den einschlägigen Normen im Sinne des Artikels 5 oder gleichwertige Prüfungen vorzunehmen, um sicherzustellen, dass das Produkt den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie entspricht. Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, dass die Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte einheitlich ausgelegt werden.

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in Bezug auf die Produktqualität;
- Untersuchungen und Prüfungen, die nach der Herstellung ausgeführt werden;
- Mittel zur Überwachung der wirksamen Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems;
- Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.

- 3.3. Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt.

Bei Qualitätssicherungssystemen, die die entsprechende harmonisierte Norm anwenden, wird von der Erfüllung dieser Anforderungen ausgegangen.

Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams muss über Erfahrungen mit der Bewertung der betreffenden Produkttechnik verfügen. Das Bewertungsverfahren umfasst auch eine Kontrollbeurteilung des Herstellerwerks.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

- 3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form zu erfüllen und dafür zu sorgen, dass es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

4. Überwachung unter der Verantwortlichkeit der benannten Stelle

- 4.1. Die Überwachung soll gewährleisten, dass der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmäßig erfüllt.

- 4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere:
- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
 - technische Unterlagen;
 - Qualitätsberichte wie Prüfberichte, Prüfdaten, Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.
- 4.3. Die benannte Stelle führt regelmäßig Audits durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt dem Hersteller einen Bericht über die Audits.
- 4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann sie erforderlichenfalls Prüfungen zur Feststellung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Qualitätssicherungssystems durchführen oder durchführen lassen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Fall einer Prüfung einen Prüfbericht zur Verfügung.
5. Der Hersteller hält mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts folgende Unterlagen für die einzelstaatlichen Behörden zur Verfügung:
- die Unterlagen gemäß Nummer 3.1 Unterabsatz 2 dritter Gedankenstrich;
 - die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Unterabsatz 2;
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß Nummer 3.4 letzter Unterabsatz, Nummer 4.3 und Nummer 4.4.
6. Jede benannte Stelle teilt die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme den anderen benannten Stellen mit.

ANHANG XVII

PRÜFUNG DER PRODUKTION AUF ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEN ABGAS- UND LÄRMVORSCHRIFTEN

1. Zur Feststellung der Konformität einer Motorenfamilie wird aus der Serie eine Stichprobe entnommen. Der Hersteller legt den Umfang (n) der Stichprobe im Einvernehmen mit der benannten Stelle fest.
2. Für jedes der Regelung unterliegende Element der Abgasemissionen und der Geräuschemissionen wird das arithmetische Mittel \bar{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

$$S^2 = \sum (x - \bar{X})^2 / (n - 1)$$

\bar{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 $k = 0,860/\sqrt{n}$

Artikel 2

Die Kommission unterbreitet bis zum 31. Dezember 2006 einen Bericht über die Möglichkeiten weiterer Verbesserungen der Umwelteigenschaften von Motoren und prüft unter anderem, ob die Entwurfskategorien zu ändern sind. Aufgrund dieses Berichts unterbreitet die Kommission, falls zweckmäßig, bis zum 31. Dezember 2007 dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Vorschläge. Die Kommission berücksichtigt dabei anhand der gesammelten Erfahrungen Folgendes:

- a) die Notwendigkeit einer weiteren Verringerung der Emissionen von luftverunreinigenden Stoffen und Lärm im Hinblick auf die Erfüllung von Umweltschutzanforderungen;
- b) die möglichen Vorteile eines Systems der Feldüberwachung;
- c) die Verfügbarkeit kostengünstiger Techniken zur Eindämmung der Emissionen;
- d) die Notwendigkeit, die Verdunstung und das Auslaufen von Kraftstoff zu verringern;
- e) die Möglichkeit, internationale Normen für Abgas- und Lärmemissionen zu vereinbaren;
- f) mögliche Vereinfachungen des Systems der Konformitätsbewertungsverfahren.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens zum 30. Juni 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab dem 1. Januar 2005 an.

(2) Die Mitgliedstaaten gestatten das Inverkehrbringen und/oder die Inbetriebnahme von Erzeugnissen, die die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie in ihrem Hoheitsgebiet geltenden Vorschriften erfüllen, und zwar:

- a) bis zum 31. Dezember 2005 im Fall von Erzeugnissen nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a);
- b) bis zum 31. Dezember 2005 im Fall von Selbstzündungs- und Viertakt-Fremdzündungsmotoren;
- c) bis zum 31. Dezember 2006 im Fall von Zweitakt-Fremdzündungsmotoren.

(3) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften Sanktionen fest. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 5

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 16. Juni 2003.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. PAPANDREOU
