

Bundesrat

Drucksache 703/00
02.11.00

EU - AS - In - U - Vk

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der
Mitgliedstaaten über Sportboote

KOM(2000) 639 endg.; Ratsdok. 12463/00

Übermittelt vom Bundesministerium für Finanzen am 2. November 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 13. Oktober 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 306/92 = AE-Nr. 921327.

INHALTSVERZEICHNIS

BEGRÜNDUNG.....	4
1. Einführung.....	4
2. Begründung des Vorschlags.....	5
2.1. Hintergrund.....	5
2.2. Wirtschaftliche, wissenschaftliche und technische Grundlagen des Vorschlags.....	5
2.3. Zielsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie:.....	12
3. Handlungsbedarf auf Gemeinschaftsebene - Subsidiarität.....	12
3.1. Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?.....	12
3.2. Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?	13
3.3. Inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft? Was galt bisher?	13
3.4. Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?	14
3.5. Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme?.....	14
3.5.1. Nutzen für die Hersteller von Sportbooten und ihren Motoren.....	14
3.5.2. Nutzen für die Umwelt	15
3.6. Kosten der vorgeschlagenen Richtlinie	15
3.7. Kostenwirksamkeit (Abgasemissionen)	16
3.8. Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?	18
4. Der Richtlinienvorschlag im Vergleich zu anderen Rechtsvorschriften über Bootsmotoren	18
5. Ergebnisse der Konsultation mit den Partnern.....	19

6.	Wahl und Begründung der Rechtsgrundlage.....	19
7.	Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Vorschlags	20
7.1.	Artikel 1 der geänderten Richtlinie (Geltungsbereich)	20
7.2.	Artikel 4 der geänderten Richtlinie (freier Warenverkehr)	20
7.3.	Neuer Artikel 6a (Regelungsausschuss)	20
7.4.	Artikel 7 der geänderten Richtlinie (Schutzklausel)	21
7.5.	Artikel 8 der geänderten Richtlinie (Konformitätsbewertung).....	21
7.5.1.	<i>Konformitätsbewertung bei Abgasemissionen</i>	21
7.5.2.	<i>Konformitätsbewertung bei Geräuschemissionen</i>	22
7.6.	Artikel 10 der geänderten Richtlinie (CE-Kennzeichnung)	23
7.7.	Anhang I der geänderten Richtlinie (Grundlegende Anforderungen).....	23
7.7.1.	<i>Grenzwerte für Abgasemissionen</i>	24
7.7.2.	<i>Messung der Geräuschemissionen</i>	25
7.8.	Anhang VI der geänderten Richtlinie (Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen, Modul Aa)	27
7.9.	Anhang VIII, X, XIII, XIV und XV der geänderten Richtlinie	27
7.10.	Neuer Anhang XVI der vorgeschlagenen Richtlinie (Qualitätssicherung in der Fertigung - Abgasemissionen).....	27
7.11.	Neuer Anhang XVII der vorgeschlagenen Richtlinie (Prüfung der Produktion auf Übereinstimmung mit den Abgasnormen).....	27
7.12.	Neuer Artikel 2 (Langzeitverhalten)	27
7.13.	Neuer Artikel 3 (Umsetzung in nationale Rechtsvorschriften).....	28
7.14.	Neue Artikel 4 und 5 (Inkrafttreten, Adressaten).....	28
	RICHTLINIE	29
	ANHANG	42

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN.....54

BEGRÜNDUNG

1. EINFÜHRUNG

Bei der Richtlinie 94/25/EG handelt es sich um eine Richtlinie nach dem neuen Konzept, die sich mit Auslegung und Bau von Sportbooten befasst. Sie trat nach einer vierjährigen Übergangszeit im Juni 1998 voll in Kraft.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen harmonisierte Bestimmungen über Abgas- und Geräuschemissionen von Sportbootmotoren in die Richtlinie aufgenommen werden.

Der Richtlinienvorschlag legt Grenzwerte fest für:

- Abgasemissionen in Form von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen, Stickoxiden und Luft verunreinigenden Partikeln, wobei die verschiedenen Grenzwerte für Zweitakt-Ottomotoren, Viertakt-Ottomotoren und Kompressionszündungsmotoren von der Motornennleistung abhängen.
- Geräuschemissionen des Boots/Motoraggregats je nach Nennleistung, Motortyp und Anbringung (z. B. Innenbord- und Heckmotoren, Außenbordmotoren, Wasserskooter, ein- oder mehrmotorige Aggregate).

Folgende Entwicklungen haben die Kommission dazu veranlasst, die Aufnahme von Umweltaspekten in die Richtlinie 94/25/EG zu erwägen:

- Die Verabschiedung der Bodensee-Schiffahrtsordnung: Die drei Bodensee-anrainerstaaten Deutschland, Österreich und die Schweiz regeln alle den Bodensee betreffenden Fragen gemeinsam auf internationaler Basis. Die Ausarbeitung von Vorschriften für Abgas- und Geräuschemissionen bei Sportbooten wurde Ende der 80er Jahre in Angriff genommen. 1992 wurden die Arbeiten abgeschlossen und die Vorschriften traten in einer ersten Phase 1993 und in einer zweiten Phase 1996 in Kraft.
- Die Mitteilung der schwedischen Regierung, sie beabsichtige die Einführung einer gesetzlichen Regelung für Abgas- und Geräuschemissionen von Sportbootmotoren (1996). Ursprünglich sollte das vorgeschlagene Gesetz am 1. Januar 1999 in Kraft treten, es wurde jedoch zurückgezogen, um abzuwarten, wie sich die Angleichung der Gesetze auf EU-Ebene entwickeln würde.
- Die Mitteilung im Jahr 1997, das Bundesland Brandenburg habe ein Emissionsgesetz zur Begrenzung der Abgas- und Geräuschemissionen vorgeschlagen.

Andere Mitgliedstaaten gaben ähnliche Absichten zu erkennen.

Der schwedische Gesetzentwurf zur Emissionsbegrenzung, der der Kommission übermittelt wurde, löste bei den Mitgliedstaaten offizielle Stellungnahmen und detaillierte Anmerkungen aus. Das Konzept der Beschränkung von Abgas- und Geräuschemissionen bei Sportbooten wurde in den Kommentaren überwiegend gebilligt. Doch die Industrie und die Mitgliedstaaten brachten auch die deutliche Besorgnis zum Ausdruck, die Vorschläge könnten den freien Warenverkehr behindern, sollten sie auf nationaler Ebene zur Anwendung kommen.

Angesichts der drohenden Zersplitterung des Binnenmarkts durch unterschiedliche nationale Emissionsgesetze forderten die Mitgliedstaaten, die Industrie, die Benutzer und die Vertreter internationaler Wirtschaftsorganisationen die Kommission dazu auf, Maßnahmen für eine EU-weite Angleichung der Emissionsgrenzen zu ergreifen, um so eine gerechte und tragfähige Grundlage für den Handel mit Bootsmotoren in ganz Europa zu gewährleisten.

2. BEGRÜNDUNG DES VORSCHLAGS

2.1. Hintergrund

Umwelt- und Industriepolitik sind entscheidende Faktoren für die Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung. Eine zunehmende Verflechtung zwischen diesen beiden Politikbereichen wirkt sich positiv auf den Umweltschutz, die Wettbewerbsfähigkeit, die Innovation und die Beschäftigung aus.

Damit Umwelt- und Industriepolitik einander so weit wie möglich ergänzen und fördern können, sollten die Kosten und Nutzen der einzelnen politischen Instrumente in vollem Umfang ermittelt und innerhalb einer systematischen Politikbewertung gegeneinander aufgewogen werden. Dies geht auch aus Artikel 174 EG-Vertrag hervor, demzufolge die Gemeinschaft bei der Erarbeitung ihrer Umweltpolitik die Vorteile und die Belastung aufgrund des Tätigwerdens bzw. eines Nichttätigwerdens ebenso berücksichtigt wie die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Gemeinschaft insgesamt. Ähnliche Ziele sind in Artikel 2 und 6 EG-Vertrag zu erkennen, nach denen der Umweltschutz sowie wirtschaftliche und soziale Belange im Rahmen der Maßnahmen zu berücksichtigen sind, durch die gemäß Artikel 157 EG-Vertrag dafür gesorgt werden soll, dass die notwendigen Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Gemeinschaft gewährleistet sind.

Der Prozess der Einbeziehung der Umweltbelange und der nachhaltigen Entwicklung in andere Politikbereiche der Gemeinschaft wurde auf dem Europäischen Rat von Cardiff (Juni 1998) in Gang gesetzt. Dort wurden alle betroffenen Fachräte aufgefordert, Strategien für die Einbeziehung der Umweltbelange in ihre Politikbereiche auszuarbeiten. Auf dieser Grundlage verabschiedete der Rat (Industrie) am 9. November 1999 einen Bericht mit dem Titel „Einbeziehung der nachhaltigen Entwicklung in die Industriepolitik“ und legte ihn dem Europäischen Rat von Helsinki vor. In diesem Bericht wurde die weitestgehende Verringerung von Umweltverschmutzung, Abfall, umweltbedingten Gesundheitsrisiken und anderen Belastungen als vordringliches Ziel der nachhaltigen industriellen Entwicklung ermittelt.

2.2. Wirtschaftliche, wissenschaftliche und technische Grundlagen des Vorschlags

Die Sportboothersteller und ihr Markt in Europa:

Laut Statistiken des Internationalen Rats der Schifffahrtverbände, ICOMIA (1997), entfielen 33 % der weltweiten Sportbootherstellung auf die Europäische Union (47 % auf die USA). Rechnet man die europäischen Nicht-EU-Länder dazu, beläuft sich die europäische Gesamtproduktion auf 36 %.

Bootsbestand und Verkaufszahlen in Europa

Nach Schätzungen von ICOMIA stellte sich der gesamte Bootsbestand in den Ländern der EU und des EWR, einschließlich der Schweiz, im Jahr 1998 folgendermaßen dar:

Segelboote:	821 506
Motorboote:	3 628 000
Schlauchboote:	170 000 (sofern noch nicht unter Motorboote erfasst)
Wasserskooter:	10 700
Insgesamt:	4 619 506

Diesen Zahlen zufolge ergibt sich in Europa ein ungefähres Verhältnis von einem Boot je 70 Personen. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, handelt es sich bei den Sportbooten in Europa überwiegend um Motorboote.

Anteil der Wasserskooter am Markt für Sportboote

1998 wurden in Europa 11 000 Außenbord- und Heckmotoren mit einer ähnlichen Motorleistung wie Wasserskooter verkauft; die Verkaufszahlen für Wasserskooter lagen in diesem Zeitraum nur knapp darunter. Rechnet man Skandinavien nicht mit ein, dann liegen die Verkaufszahlen für Wasserskooter in den übrigen Mitgliedsländern über denen für Außenbord- und Heckmotoren mit gleicher Motorleistung. Damit entfällt ein beträchtlicher Anteil der gesamten Sportbootindustrie auf die Hersteller von Wasserskootern.

Wasserskooter in der EU: Jahresumsatz 1998

(Alle Zahlen sind geschätzt und werden in EUR ohne MwSt. angegeben)

Posten	Gesamtwert (einschließlich Einführen aus den USA/Japan in die EU)	Wert innerhalb der EU
Einführen in die EU	30 713 000	
Im Einzelhandel verkaufte Stückzahl in der EU	62 812 000	
Marketing und Vertrieb		32 099 000
Motorenherstellung in Österreich für den Verbrauch in der EU		7 920 000
Umsatz – Wasserskooterverleihe		26 930 000
Reparatur und Wartung		3 090 000
Insgesamt		70 039 000

(Quelle: ICOMIA)

Nachstehend sind die in Europa verkauften Motoren nach ihrem Motortyp und ihrer Anzahl aufgeschlüsselt. Am häufigsten werden Außenbordmotoren verkauft, gefolgt von Innenbord-Kompressionszündungsmotoren. Auf Innenbord-Ottomotoren entfällt nur ein äußerst geringer Marktanteil.

Verkaufszahlen für Motoren in Europa, 1998 (in Einheiten)

Außenbordmotoren	196 700
Innenbord-Kompressionszündungsmotoren	26 000
Innenbord-Ottomotoren	4 916
Wasserskooter	10 700

(Quelle: ICOMIA)

Abgasemissionen und ihre wesentlichen Bestandteile

Bei Ottomotoren für mobile Maschinen und Geräte sind in erster Linie Kohlenwasserstoffe und Stickoxide, als Vorläuferstoffe für die Ozonbildung, in Betracht zu ziehen. Längerfristig sollten auch Partikelemissionen, insbesondere von Zweitaktmotoren, und eventuell spezielle toxische Kohlenwasserstoffverbindungen untersucht werden. Letztere werden in diesem Änderungsvorschlag bei Ottomotoren nicht erfasst, könnten aber in Zukunft berücksichtigt

werden, da weitere Forschungsarbeiten notwendig sind, bevor sich konkrete Maßnahmen begründen lassen und entsprechende Vorschläge vorgelegt werden können.

In Statistiken über Luftverschmutzung wurden vor allem der Straßenverkehr und ortsfeste Quellen erfasst. Daher gibt es, außer für Kraftfahrzeuge, nur wenige verlässliche Daten über Emissionen von mobilen Maschinen und Geräten insgesamt. Im Rahmen der Vorarbeiten zur Richtlinie 97/68/EG über die Bekämpfung der Emissionen aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte hat die Kommission (GD Umwelt) eine Studie erstellt, in welcher Emissionen analysiert und der jeweilige Anteil verschiedener Kategorien mobiler Maschinen und Geräte festgestellt wird. Dieser Untersuchung liegen Daten vom Beginn der 90er Jahre zu Grunde.

Wesentliche Abgasbestandteile

		No _x	Nicht-Methan HC	CO	Partikel
Geschätzte anthropogene Emissionen in der EU in 1990	(kt)	13 000	13 000	48 000	-
	(%)	100	100	100	-
Straßenverkehr in der EU insgesamt, Schätzung für 1990	(kt)	6 400	4 000	31 000	300
	(%)	49	31	65	-
Nicht im Straßenverkehr eingesetzte Motoren insgesamt	(kt)	2 000	1 200	5 000	220
	(%)	15	9	10	-
Zweitakt-Benzinmotoren	(kt)	2	815	1 483	-
	(%)	0	6	3	-
Viertakt-Benzinmotoren	(kt)	20	118	2 910	-
	(%)	0	1	6	-

(Quelle: Europäische Kommission, GD Umwelt)

Nach Fertigstellung dieser Untersuchung wurde die erste Stufe der Richtlinie 97/68/EG umgesetzt. Dadurch haben sich die Emissionen aus Dieselmotoren von mobilen Maschinen und Geräten verringert.

Leichte Straßenfahrzeuge stoßen seit der Einführung der Dreiwegkatalysator-Technologie zu Beginn der 90er Jahre deutlich weniger gasförmige Schadstoffe aus. Die Anforderungen wurden immer strenger, und heute emittiert ein modernes leichtes Fahrzeug weniger als 10 % der Schadstoffmenge, die ein Fahrzeug Ende der 80er Jahre abgab. Bei Schwerfahrzeugen verlief die Entwicklung ähnlich, führte aber nicht zu so großen Verbesserungen wie bei leichten Fahrzeugen.

Für die Prüfung künftiger Standards zur Begrenzung der Emissionen von mobilen Maschinen und Geräten sind auch Ergebnisse des Auto-Öl-Programms II über den Straßenverkehr interessant. Mit diesem Programm sollten kostenwirksame Strategien ermittelt werden, mit denen sich in der EU die verschiedenen Luftqualitätsstandards einhalten und sonstige Programme zur Bekämpfung der Luftverschmutzung umsetzen lassen.

Modellrechnungen mit dem sogenannten Bezugsszenario lassen einen deutlichen Rückgang aller „konventionellen“ Schadstoffemissionen bis 2010 erwarten. Diese Reduktion des Schadstoffausstoßes, die bis 2020 sogar noch bedeutender sein soll, führt zu einer Hebung der Luftqualität, könnte aber nicht immer ausreichen, um die genannten Luftqualitätsziele zu erreichen.

Insbesondere zeigte sich, dass die regional zu erwartenden Verbesserungen der troposphärischen Ozonwerte bei weitem nicht ausreichen, um das Ziel der Gemeinschaft zu erreichen, auf regionaler Ebene die kritischen Werte nicht zu überschreiten. Im übrigen besteht die Herausforderung vor allem darin, die Lücke zwischen den Emissionsvorhersagen des Auto-Öl-Bezugsszenarios und den vorgeschlagenen nationalen Grenzwerten für NO_x und HC zu schließen. Nach den Berechnungen dürften im Jahr 2010 die nationalen Emissionsobergrenzen für HC, einem der wichtigsten von kleinen Ottomotoren freigesetzten Schadstoffen, in einigen Mitgliedstaaten überschritten werden.

Im AO-II-Programm wird auch auf Partikelemissionen hingewiesen. Die Zusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung sind hier noch nicht völlig klar, es ist jedoch offensichtlich, dass die Anzahl der Feststoffteilchen und ihre Zusammensetzung wohl eine wichtigere Rolle spielen als bisher angenommen. Diese Schadstoffart wird daher künftig auch für Ottomotoren und insbesondere Zweitaktmotoren von Bedeutung sein.

Abgasemissionen von Sportbooten

Von Sportbooten ausgestoßene Abgase verschmutzen sowohl die Luft als auch das Wasser.

Die Emissionen von Sportbooten sind im Vergleich zu den gesamten Emissionen aus den elf Hauptemissionsquellen sehr gering¹. Ihr Anteil an den Gesamtemissionen aus den Hauptemissionsquellen liegt für CO bei 0,34 %, für HC bei 0,5 % und für NO_x bei 0,1 %. Diese Gesamtzahlen können aber irreführen. Sportboote werden in der Regel bei guten Wetterbedingungen und hauptsächlich an Wochenenden genutzt. Der entscheidende Faktor für die Bewertung ihrer Umweltverträglichkeit ist die Art ihrer Nutzung, die Anzahl der motorisierten Wasserfahrzeuge und die Empfindlichkeit des betreffenden Gewässers. Gerade an schönen Sommerwochenenden darf die Höhe der Emissionen in von Booten befahrenen Gewässern nicht unterschätzt werden. Zudem fällt die hoch sensible Fortpflanzungszeit von Organismen mit amphibienartiger Lebensweise in den Sommer. In Studien, die im Auftrag des Bundeslandes Baden-Württemberg und in Schweden durchgeführt wurden, wurde ermittelt, wie stark im Wasser lebende Organismen von der toxischen Belastung durch Abgase von Zweitakt-Benzinmotoren bedroht sind. Betrachten wir als Beispiel für die Umweltbelastung durch einen einzelnen Motor einen Emissionsvergleich zwischen einem Zweitakt-Ottomotor und einem PKW. Der fünfständige Betrieb eines Zweitakt-Ottomotors mit 20 kW Leistung führt zu mehr ozonbildenden Emissionen (HC+NO_x) als der

¹ CORINAIR 1994, endgültige Fassung vom 10. April 1997

durchschnittliche Betrieb eines PKW, der die EU-Grenzwerte von 1996 (91/441/EG) einhält, über ein ganzes Jahr (15 000 km).

Klassifizierung der Motoren

Die Abgasemissionen bei Sportbooten hängen hauptsächlich von den Motortypen und ihrer Nennleistung ab.

In dem Vorschlag wird zwischen folgenden drei Gruppen unterschieden:

- Zweitakt-Ottomotoren,
- Viertakt-Ottomotoren,
- Kompressionszündungsmotoren.

Diese drei Motortypen weisen völlig unterschiedliche Emissionsprofile auf. Zusätzlich entstehen je nach Einsatz an Booten unterschiedliche Betriebsprofile. Aus diesem Grund wurde jeder Motortyp der Motornennleistung entsprechend in Klassen unterteilt.

Zweitakt-Ottomotoren

Zweitakt-Ottomotoren werden normalerweise als Außenbordmotor mit einer Nennleistung zwischen 1,5 und 200 kW eingesetzt. Der Vorteil der Zweitaktmotoren liegt in ihrem guten Verhältnis zwischen Gewicht und Ausgangsleistung in Verbindung mit einem niedrigen Preis.

Benzin-Zweitaktmotoren weisen in der Regel den Nachteil hoher Emissionen unverbrannter Kohlenwasserstoffe aufgrund von Spülverlusten auf. Zwischen 25 % und 40 % des verbrauchten Benzins werden als unverbrannte Kohlenwasserstoffe ausgestoßen. Zudem laufen schlitzzgesteuerte Motoren hauptsächlich mit einem äußerst fetten Gemisch, da so die Standfestigkeit am ehesten gewährleistet ist. Dies führt zu hohen CO-Emissionen und einem zusätzlichen Anstieg der HC-Emissionen. Ein weiteres Problem der Zweitakter ist der hohe Ölausstoß durch das Prinzip der „Verlustschmierung“: Das Öl wird mit dem Kraftstoff vermischt und nur einmal genutzt; danach wird es (verbrannt oder unverbrannt) ausgestoßen. Dafür sind die NO_x-Emissionen niedrig, was zum Teil auf das fette Gemisch, hauptsächlich aber auf die hohe Abgasrückführungsrate zurückzuführen ist, die dem Zweitaktprinzip immanent ist.

Viertakt-Ottomotoren

Viertakt-Ottomotoren werden sowohl als Außenbord- als auch als Innenbordmotor eingesetzt. Sie kennzeichnen sich durch höhere Kosten und größeres Gewicht als Zweitaktmotoren, haben aber die gleiche Nennleistung. Viertaktmotoren erzeugen im Vergleich zu Zweitaktmotoren geringere Schwingungen.

Außenbordmotoren werden normalerweise in einem Leistungsbereich von 2 bis 75 kW verwendet, es gibt aber auch Motoren mit bis zu 200 kW auf dem Markt. Innenbordmotoren werden in einem Leistungsbereich bis zu 400 kW verwendet.

Viertaktmotoren haben einen viel höheren Kraftstoffwirkungsgrad als Zweitakter. Ihre Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidemissionen sind geringer als bei Zweitaktmotoren. Im Vergleich zu Zweitaktmotoren liegt ihr Kohlenwasserstoffausstoß nur bei etwa 5-10 %.

Kompressionszündungsmotoren

Kompressionszündungsmotoren werden normalerweise als Innenbordmotoren in einem Leistungsbereich von 5 bis 500 kW verwendet. Sie dienen als Innenbord- oder Heckantrieb.

Aufgrund der hohen Verbrennungstemperatur sind die Stickstoffoxide (NO_x) die Besorgnis erregendsten Emissionsbestandteile. Die Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen sind im Vergleich zu den Ottomotoren geringer. Da der Verbrennungsprozess komplexer ist, entsteht eine größere Partikelmenge (Ruß) als bei Ottomotoren.

Geräuschemissionen

Für viele Europäer stellt die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr sowie Industrie- und Freizeittätigkeiten das wichtigste lokale Umweltproblem dar. Schätzungen zufolge sind ungefähr 20 % der Westeuropäer Lärmpegeln ausgesetzt, die von Wissenschaftlern und Gesundheitsexperten als untragbar eingestuft werden. Diese Lärmpegel werden von den meisten Menschen als Belästigung empfunden, führen zu ernsthaften Schlafstörungen und lassen negative Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System sowie auf Körper und Seele befürchten. Die immer zahlreicheren Beschwerden der Öffentlichkeit über die Lärmbelastung zeigen das wachsende Bewusstsein der Bürger. Die Umweltuntersuchung Eurobarometer 1995 ergab, dass die Lärmbelästigung bei den Beschwerden über die lokale Umwelt an fünfter Stelle (nach Verkehr, Luftverschmutzung, Landschaft und Abfall) genannt wird und der einzige Bereich ist, in dem die Klagen der Öffentlichkeit seit 1992 zugenommen haben.

Allgemeine Belästigung

Eine ernst zu nehmende Auswirkung der Lärmbelastung ist, dass sie die Menschen ganz einfach belästigt und stört. Das Gefühl der Belästigung entsteht nicht nur durch gestörten Schlaf und die Überlagerung von Kommunikationsvorgängen, sondern auch durch den schwerer zu bestimmenden Eindruck, bei allen Tätigkeiten und während der Ruhezeiten gestört zu werden. Ruhezeiten mit einem niedrigen Lärmpegel sind daher eine wichtige, aber seltene natürliche Ressource, die des Schutzes bedarf. Da Motorboote häufig gerade in Erholungsgebieten genutzt werden, wo Ruhe und Ungestörtheit wichtig sind, führt die Nutzung solcher Boote oft zu Lärmbelästigung. Lärm kann auch die empfindliche Tierwelt in einer sonst ungestörten Umwelt beeinträchtigen.

Geräuschemissionen von Wasserskootern

Wasserskooter erzeugen bei bestimmten Manövern ein hohes durchdringendes Geräusch und bei anderen wiederum einen schwankenden, an- und abschwellenden Lärmpegel. Beide werden von vielen Personen als großes Ärgernis und starke Störung empfunden. Die Auswirkungen auf die Tierwelt können aber noch problematischer sein. Ursache dafür ist einerseits die Geschwindigkeit und andererseits das so genannte „wave-jumping“ („Wellenspringen“ beim Brandungsfahren) oder „wake-jumping“ („Wellenspringen“ beim Fahren im Kielwasser anderer Wasserfahrzeuge). Dabei schießt der Wasserskooter für einen Moment ganz aus dem Wasser, um im nächsten Augenblick wieder einzutauchen, was jeweils völlig unterschiedliche Geräuschpegel mit wechselnden Eigenschaften erzeugt. Im Endergebnis wird dies vom menschlichen Ohr als viel störender empfunden als ein konstanter Geräuschpegel.

Die Auswirkungen der Geräuschemissionen von Wasserskootern auf die Tierwelt

Die für Naturschutzmaßnahmen zuständige Abteilung des US-amerikanischen Verbands zur Erhaltung der Naturparks (National Parks Conservation Association – NPCA) erklärt in einem Merkblatt, dass sich Wasserskooter durch ihre hohen Geschwindigkeiten, unvorhersehbaren Bewegungen und ihren übermäßigen Lärm besonders störend auf die Tierwelt auswirken. Wegen ihrer geringen Größe und hohen Wendigkeit können Wasserskooter in abgelegene Bereiche und Flachwasserzonen vordringen, die den Fischen als Laichgründe bzw. der Tierwelt generell als Fortpflanzungsräume dienen.

Das Woods Hole Oceanographic Institute führte auf den San-Juan-Inseln (Bundesstaat Washington) eine kontrollierte Studie über Wasserskooter durch. In ihr wird beschrieben, dass Wasserskooter keine weit tragenden Geräusche mit niedriger Frequenz erzeugen, so dass aus dem Wasser auftauchende Vögel oder Säugetiere die nahende Gefahr erst bemerken, wenn der Wasserskooter sie schon fast erreicht hat, und dann in Panik ausbrechen. Auch die Geräusche mit hoher Frequenz, die von Wasserskootern über und unter Wasser ausgehen, erschrecken die Vögel. Wissenschaftler in New Jersey konnten beobachten, dass Wasserskooter brütende Fischadler und Seeschwalben stören, so dass sie von den Nestern auffliegen und ihre Eier ohne Schutz vor Raubtieren zurücklassen.

2.3. Zielsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie:

Der Änderungsvorschlag soll:

- zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes beitragen,
- eine Angleichung der gesetzlichen Vorschriften zur Regelung der Abgas- und Geräuschemissionen von Sportbooten in der Gemeinschaft fördern sowie eine Zersplitterung des Marktes und eventuelle Handelshemmnisse vermeiden,
- durch die Verringerung der Abgas- und Geräuschemissionen von Benzin- und Dieselmotoren für Sportboote und Wasserskooter die menschliche Gesundheit, das Wohl der Bevölkerung und eine intakte Umwelt zu schützen.

3. HANDLUNGSBEDARF AUF GEMEINSCHAFTSEBENE - SUBSIDIARITÄT

3.1. Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Durch den Änderungsvorschlag soll für einen freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft gesorgt und das Wohl und die Gesundheit der Bevölkerung sowie eine intakte Umwelt geschützt werden. Die unterschiedlichen nationalen Vorschriften zur Kontrolle der Abgas- und Geräuschemissionen von Sportbooten könnten zu Handelshemmnissen führen und gegen den freien Warenverkehr verstoßen, der unter die alleinige Zuständigkeit der Kommission fällt.

Um das Ziel des freien Warenverkehrs zu verwirklichen, muss eine Reihe grundlegender Anforderungen in Verbindung mit Anforderungen an die Konformitätsbewertung aufgestellt werden.

Darüber hinaus würde eine gemeinschaftliche Gesetzgebung ein einheitliches Vorgehen bei den grundlegenden Anforderungen für den Bau von Wasserskootern in der EU erleichtern.

3.2. Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Sie ist gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig.

3.3. Inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft? Was galt bisher?

Die Abgasemissionen von Sportbooten in der EU im Jahr 1998 (Ausgangszahlen) und nach der Umsetzung der vorgeschlagenen Emissionsvorschriften (Zahlen nach Inkrafttreten der Emissionsvorschriften) stellen sich bei Zweitakt- und Viertakt-Ottomotoren sowie bei Kompressionszündungsmotoren folgendermaßen dar:

Motortyp	Ausgangszahlen 1998	Zahlen nach Inkrafttreten der Emissions- vorschriften	Verringerung in Prozent
Ottomotoren			
CO in Tonnen/Jahr	154 011	89 791	42 %
HC in Tonnen/Jahr	65 148	6 911	89 %
NO _x in Tonnen/Jahr	3 424	5 995	keine (1)
Partikel	(entfällt bei Ottomotoren)		
Kompressionszündungsmotoren			
CO in Tonnen/Jahr	868	821	5,4 %
HC in Tonnen/Jahr	478	368	23,1 %
NO _x in Tonnen/Jahr	6 779	4 668	31,2 %
Partikel	544	385	29,4 %

Anmerkungen:

- (1) Werden bei Ottomotoren die CO- und HC-Emissionen gesenkt, ist automatisch ein geringfügiger Anstieg der NO_x-Emissionen festzustellen.
- (2) Sobald die nach der neuen Technologie gebauten Motoren zehn Jahre nach Umsetzung der vorgeschlagenen Vorschriften die nach der alten Technologie gebauten Motoren abgelöst haben, wird durch einen um 30 % verbesserten Kraftstoffverbrauch ein weiterer Emissionsrückgang erreicht werden (vgl. 3.6).

(Quelle: ICOMIA)

Folgende gesetzliche Regelungen der Abgas- und Geräuschemissionen wurden auf nationaler Ebene bereits vorgeschlagen oder erlassen:

- die Bodensee-Schiffverkehrsordnung (Stufe 1), die am 1. Januar 1993 in Kraft trat,
- die Bodensee-Schiffverkehrsordnung (Stufe 2), die am 1. Januar 1996 in Kraft trat,

- die Verordnung des Bundeslandes Brandenburg, die der Kommission 1997 mitgeteilt wurde und die im Januar 2003 in Kraft treten wird,
- die schwedische Verordnung, die der Kommission 1996 mitgeteilt wurde und die bis zur Einführung der gemeinschaftlichen Gesetzgebung zurückgestellt wurde.

3.4. Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Nur eine Richtlinie, in der die Auflagen für Abgas- und Geräuschemissionen harmonisiert werden, kann für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Verringerung der Abgas- und Geräuschemissionen sorgen, die die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung beeinträchtigen.

3.5. Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme?

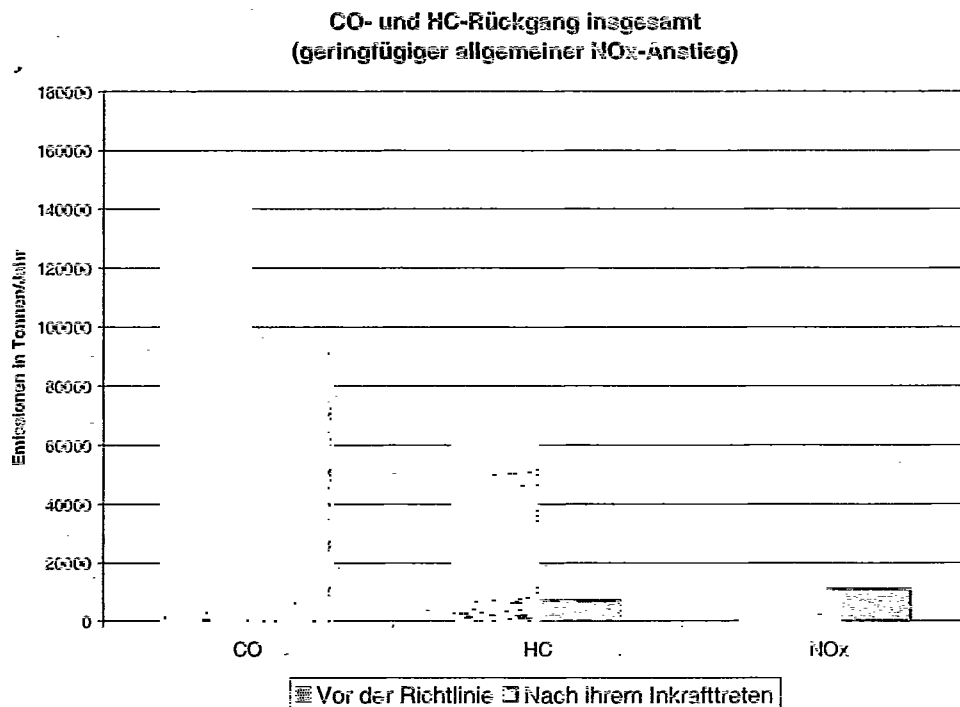
3.5.1. Nutzen für die Hersteller von Sportbooten und ihren Motoren

Die Hersteller teilen die Auffassung, dass „saubere Motoren“ und rechtlich bindende, EU-weite Vorschriften für Sportbootemissionen nötig sind. Seit geraumer Zeit treten sie für eine Angleichung der Emissionsgrenzwerte mittels einer Richtlinie der Gemeinschaft ein, da die Motorenindustrie ein vergleichsweise kleiner Wirtschaftszweig ist, der sich nicht in der Lage sieht, Motoren für unterschiedliche Emissionsnormen in den einzelnen Mitgliedstaaten zu bauen.

Die Industrie gab beispielsweise an, dass nach Inkrafttreten der Emissionsbeschränkungen am Bodensee die Bootsbauer dort Umsatzeinbußen in Höhe von etwa 60 % hinnehmen mussten. Eine solche Entwicklung könnte sich wiederholen, wenn ähnliche Gesetze auf nationaler Ebene verabschiedet würden.

3.5.2. Nutzen für die Umwelt

Jeder Rückgang der Emissionen von Sportbooten wird für die Natur und ihren Erholungswert von Vorteil sein. Der prozentuale Rückgang des Ausstoßes von CO, HC, NO_x und von Partikeln wurde bereits unter 3.3 gezeigt. Der Gesamtwert dieses Emissionsrückgangs ist nachstehend für alle Sportbootmotoren graphisch dargestellt.



3.6. Kosten der vorgeschlagenen Richtlinie

Bei der Einführung von Auflagen für die Abgas- und Geräuschemissionen entstehen Kosten durch die neuen Grenzwerte, die zeitlichen Vorgaben für ihre Einführung und die Umsetzung der Konformitätsbewertungsverfahren.

Hersteller von Außenbordmotoren haben im Schnitt 24 Motorenfamilien im Angebot, deren Leistung zwischen 1,5 kW und 220 kW liegt, um so den Markt für gewerblich oder sportlich genutzte Boote abzudecken. Die Hersteller von Wasserskootern bieten drei Motorenfamilien an. Es handelt sich überwiegend um Zweitaktmotoren, die durch neu konzipierte Viertaktmodelle oder Zweitaktmodelle mit Direkteinspritzung ersetzt werden müssen, was derzeit auch geschieht. Diese Umstellung von Zweitakt- auf Viertaktmodelle bedeutet für die Hersteller zunächst eine Investition in neue Werkzeugmaschinen, da sich Viertaktmotoren und Zweitaktmotoren in ihrem Bau grundlegend voneinander unterscheiden. Die Umstellung von Zweitaktmotoren nach der alten Bauweise auf Zweitaktmotoren mit Direkteinspritzung bedeutet, dass das frühere einfache Vergasersystem gegen computergesteuerte Hochdruckgemischaufbereitungssysteme mit neu konzipiertem Kurbelzylindergehäuse ausgetauscht wird. Die Kosten, die einem Unternehmen durch die Umstellung einer Motorenfamilie auf die Auslegung für den schadstoffarmen Betrieb im Durchschnitt entstehen, belaufen sich auf 10 Mio. EUR. Die durchschnittlichen Gesamtkosten, die auf ein Unternehmen für die Umstellung aller seiner Motorenfamilien zukommen, liegen damit bei 240 Mio. EUR (24 x 10 Mio.) für die Außenbordmotoren und 30 Mio. EUR (3 x 10 Mio.) für die Wasserskooter.

Zudem wird von der Branche betont, dass die Unternehmen die Stückkosten auf dem Markt wohl kaum um mehr als 2 oder 3 % anheben würden, weil sie die Zerstörung ihres Marktes befürchten.

Ein Außenbordmotor für Sportboote kostet heutzutage auf dem freien Markt zwischen 1 662 EUR für einen Viertakter im unteren Leistungsbereich und 15 609 EUR für einen Zweitakter im oberen Leistungsbereich. IMEC-Berechnungen zufolge bedeutet die Einführung von neuen technologischen Anforderungen eine durchschnittliche Zunahme der Stückkosten für die Hersteller von Sportbootmotoren zwischen 13,3 % und 30,6 % des Einzelhandelspreises. Die Hersteller werden diesen Preisanstieg allerdings stufenweise über einen Zeitraum von zehn Jahren oder länger verteilen. Durch die nach der neuen Technologie gebauten Bootsmotoren entstehen für den Verbraucher geringere Betriebskosten, da der Kraftstoffverbrauch sinkt. Laut IMEC werden sich die Zahlen für den Kraftstoff- und Ölverbrauch wohl um bis zu 30 % verbessern (d. h. sinken), wenn man eine E5-Prüfreihe zugrunde legt.

Die Tabelle für die Kosten-Nutzenrechnung bei Außenbordmotoren und Wasserskootern (s. 3.7) zeigt die Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch in EUR. Für die Berechnungen wurde die Lebensdauer eines Motors (10 Jahre bzw. 350 Stunden für Außenbordmotoren) zugrunde gelegt.

Für die Kompressionszündungsmotoren schätzt die Industrie, dass der Anstieg der Stückkosten je Modell nicht mehr als 1 % - 5 % des Einzelhandelspreises beträgt. Es ist insbesondere davon auszugehen, dass die meisten Motorenhersteller ihren Einzelhandelspreis um nicht mehr als 2 % oder 3 % jährlich anheben werden, weil sie befürchten, sonst ihren Markt zu zerstören. Bei diesen voraussichtlichen Preisanstiegen im Einzelhandel wurden die Kosten der Konformitätsbewertung für die neuen Auflagen an die Abgas- und Geräuschemissionen berücksichtigt.

Nach Schätzungen der Industrie dürften Konformitätsbewertungskosten für Abgasemissionen je Motorenmodell in einer Größenordnung von höchstens 5 000 EUR anfallen. Bei einer absoluten Obergrenze von 24 Modellen könnten sich die Kosten für die größeren Unternehmen daher auf 120 000 EUR belaufen. Die tatsächlichen Kosten werden wahrscheinlich bedeutend geringer sein und sich ohnehin auf mehrere Jahre verteilen.

Die Konformitätsbewertung für Geräuschemissionen dürfte wahrscheinlich je nach Modell etwas kostenintensiver sein als für Abgasemissionen. Es wird geschätzt, dass die Kosten je Motormodell bei maximal 15 000 EUR für Außenbordmotoren und Wasserskooter und 20 000 EUR für Innenbord-/Heckmotoren liegen.

3.7. Kostenwirksamkeit (Abgasemissionen)

Ausgehend von den IMEC-Daten wurde versucht, die Kosten und das Kosten-Nutzen-Verhältnis je Motor zu schätzen. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Ergebnisse bei Außenbordmotoren und Wasserskootern (d. h. sie gelten für 85 % des europäischen Marktes). Das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Außenbordmotoren und Wasserskootern wurde für HC- und NO_x-Emissionen berechnet, da dies einen Vergleich mit der Auswirkung anderer Abgasvorschriften (z. B. Schätzungen des HC-Ausstoßes von Motorrädern) gestattet:

Kosten-Nutzen-Rechnung für Außenbordmotoren und Wasserkooter – Grundlage: aktuelle Einzelhandelspreise

		AUSSENBOORDMOTOREN						WASSERKOOTER	
		Unterer Leistungsbereich: 1,5-11 kW		Mittlerer Leistungsbereich: 14,7-73,6 kW		Oberer Leistungsbereich: 85-220 kW		Alle Leistungsbereiche: 59-118 kW	
		Viertakter	D.E.	Viertakter	D.E.	Viertakter	D.E.	Viertakter	D.E.
„Viertakter“ bedeutet „saubere“ Viertakt-Außenbordmotoren nach der neuen Technologie „D.E.“ bedeutet „saubere“ Zweitaktmotoren mit Direkteinspritzung für Außenbordmotoren oder Wasserkooter	Einzelhandelspreis in Euro	1 662,0	31 200,0	6 945,0	6 614,0	12 976,0	15 609,0		31 200,0
	Durchschn.	13,3		18,1	12,7	30,6	21,5		16,0
	min.	9,4		10,3	4,6	30,1	12,5		17,0
	max.	18,2		26,1	26,8	31,1	34,0		18,0
Kosten je Motor	Durchschn.	221,0		1 257,0	1 062,0	3 970,7	3 355,9		4 992,0
	min.	156,2		715,3	382,0	3 905,8	1 951,1		5 304,0
	max.	302,5		1 812,6	2 239,0	4 035,5	5 307,1		5 616,0
Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch in Euro		178,0		752,0	689,0	3 377,0	3 097,0		3 150,0
Eingesparte HC-Emissionen insgesamt (in Tonnen HC und NO _x /Motor)		0,4		2,0	1,0	4,0	3,6		3,8
Kosten-Nutzen-Verhältnis je Motor (in Euro/ingesparte Tonne HC und NO _x)	Durchschn.	539,1		631,7	1 021,2	997,7	945,3		1 313,7
	min.	381,0		359,5	367,3	981,4	549,6		1 395,8
	max.	737,8		910,9	2 152,9	1 014,0	1 494,9		1 477,9

(Quelle: ICOMIA)

Kosten-Nutzen-Rechnung für Dieselmotoren – Grundlage: aktuelle Einzelhandelspreise

	Unterer Leistungsbereich: < 70 kW	Mittlerer Leistungsbereich: 70-250 kW	Oberer Leistungsbereich: >250 kW
Einzelhandelspreis in EUR	11 000	15 044	45 920
Kostenanstieg in % des Einzelhandelspreises	5	4.5	2.5
Durchschnittlicher Anstieg des Einzelhandelspreises je Motor in EUR	550	677	1 148
Eingesparte Gesamtemissionen in Tonnen CO+HC+ NO _x je Motor	0,0678	0,1486	0,5111

(Quelle: ICOMIA)

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis liegt zwischen 381 EUR/Tonne und 1 494,9 EUR/Tonne für Außenbordmotoren, zwischen 1 313,7 EUR/Tonne und 1 477,9 EUR/Tonne für Wasserkooter und zwischen 2 246 EUR/Tonne und 8 116 EUR/Tonne für Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren). Diese Zahlen sind mit den geschätzten Grenzkosten für die Reduzierung der HC-Emissionen aus ortsfesten Quellen vergleichbar (s. Internationales Institut für Angewandte Systemanalyse, IIASA: „Kosteneffiziente Verminderung der Versauerung und des troposphärischen Ozons“²), die sich in den einzelnen Ländern zwischen 550 und 10 000 EUR/Tonne bewegen.

3.8. Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Eine Richtlinie ist das geeignete Hilfsmittel, um für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, den freien Warenverkehr und ein hohes Umweltschutzniveau zu sorgen.

4. DER RICHTLINIENVORSCHLAG IM VERGLEICH ZU ANDEREN RECHTSVORSCHRIFTEN ÜBER BOOTSMOTOREN

Vorschriften der EPA in den USA

In den USA gelten ähnliche Vorschriften für die Abgasemissionen von Außenbordmotoren; die Grenzwerte entsprechen denen der vorgeschlagenen Richtlinie. Die Umweltschutzagentur EPA arbeitet zur Zeit an Regelungen für benzin- und dieselbetriebene Innenbord- und Heckmotoren von Sportbooten. Die Konsultationen über die EPA-Regelungen sollen Ende 2000 beginnen. Grenzwerte sind noch nicht bekannt. Diese Frage wird im Rahmen des transatlantischen Handelsdialogs (TABD) bilateral erörtert, um möglicherweise eine Harmonisierung zwischen den Bestimmungen der EU und der USA zu erreichen.

² Für die GD Umwelt der Kommission durchgeführte Studie. Die Berichte des IIASA sind im Internet verfügbar: <http://www.iiasa.ac.at/~rains>.

Landesschiffverkehrsverordnung des Landes Brandenburg

Die in der Landesschiffverkehrsverordnung festgelegten Grenzwerte für Abgasemissionen stehen im Einklang mit den Grenzwerten des Richtlinienvorschlages. Für Motoren bis 40 kW entsprechen die Grenzwerte für Geräuschemissionen der vorgeschlagenen Richtlinie, jedoch sind für stärkere Motoren derzeit keine höheren Grenzwerte vorgesehen.

Schwedische Vorschriften über Sportbootmotoren

Die Grenzwerte für Abgas- und Geräuschemissionen des Richtlinienvorschlages stehen im Einklang mit den Bestimmungen der schwedischen Regelungen für Sportbootmotoren.

Bodensee-Schiffverkehrsordnung Stufe 2

Für Kompressionszündungsmotoren sind ähnliche Abgasgrenzwerte festgelegt wie im Richtlinienvorschlag. Für Viertakt- und Zweitakt-Ottomotoren sind die Grenzwerte der Stufe 2 der Bodensee-Schiffverkehrsordnung niedriger angesetzt. Die Grenzwerte für Geräuschemissionen ähneln denen des Richtlinienvorschlages.

5. ERGEBNISSE DER KONSULTATION MIT DEN PARTNERN

In den verschiedenen Stufen der Vorbereitung dieses Vorschlages wurden alle Beteiligten, d. h. die Mitgliedstaaten, die EWR-Mitglieder, die Industrie, die Benutzer und das CEN konsultiert. Der Vorschlag wurde in Sitzungen ausgiebig erörtert und kürzlich verteilt, um schriftliche Stellungnahmen einzuholen. Die Mehrzahl aller Vorschläge, Anmerkungen und Beiträge wurde übernommen.

6. WAHL UND BEGRÜNDUNG DER RECHTSGRUNDLAGE

Als Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Richtlinie wurde aus folgenden Gründen Artikel 95 EG-Vertrag gewählt:

- Die Einführung technischer Normen für die Abgas- und Geräuschemissionen von Motoren für Sportboote und Wasserskooter wird für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sorgen und das Entstehen technischer Handelshemmnisse verhindern.
- Eine Angleichung der Anforderungen in Bezug auf Abgas- und Geräuschemissionen auf Gemeinschaftsebene ist erforderlich, um eine Zersplitterung des Marktes zu vermeiden. Ohne eine gemeinschaftsweite Gesetzgebung könnte es zur Verabschiedung von Gesetzen auf nationaler Ebene kommen, was zu einem Anstieg der Produktionskosten führen würde, da unterschiedliche Anforderungen erfüllt werden müssten.

7. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN DES VORSCHLAGS

7.1. Artikel 1 der geänderten Richtlinie (Geltungsbereich)

Artikel 1 der Richtlinie 94/25/EG wird durch einen neuen Artikel ersetzt, in dem

- die von der vorgeschlagenen Richtlinie erfassten Produkte, einschließlich Wasserskooter, festgelegt und nach der Auslegung und dem Bau sowie den Anforderungen in Bezug auf Abgas- und Geräuschemissionen in drei Untergruppen unterteilt werden,
- die Liste der Produkte festgelegt wird, die nicht in den Geltungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie fallen und die analog dazu in drei Untergruppen unterteilt werden,
- die Definitionen der von der vorgeschlagenen Richtlinie erfassten Produkte festgelegt werden,
- die Definition von Hersteller und Bevollmächtigtem enthalten ist, um ihre jeweilige Rolle im Rahmen dieser Richtlinie festzulegen.

7.2. Artikel 4 der geänderten Richtlinie (freier Warenverkehr)

Der Wortlaut von Artikel 4 aus der Fassung von 1994 wird um einen neuen Absatz 3a ergänzt, um den freien Verkehr von Innenbord- und Heckmotoren zu gewährleisten, sofern diese Motoren mit einer Erklärung des Herstellers oder seines bevollmächtigten Vertreters versehen sind, die besagt, dass das Produkt den Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen genügt.

Grundlage dafür ist das Prinzip, dass Innenbord- und Heckmotoren nur dann bestimmungsgemäß funktionieren können, wenn sie in ein Boot eingebaut werden.

Diese Bestimmung entspricht einer ähnlichen Bestimmung der Maschinenrichtlinie (98/37/EG), nach der Maschinen, die nicht unabhängig funktionieren können und in eine Maschine eingebaut oder mit anderen Maschinen zusammengefügt werden sollen, nicht mit der CE-Kennzeichnung versehen sein müssen.

Darüber hinaus wurde vorgebracht, dass die Hersteller von Innenbord- und Heckmotoren ähnliche und häufig sogar die gleichen Motoren für Verbindungen herstellen, die von der Maschinenrichtlinie und von der vorgeschlagenen Richtlinie erfasst werden, und während des Herstellungsprozesses nicht garantieren können, in welcher Verbindung (Maschine oder Boot) die Motoren letztendlich eingebaut werden.

7.3. Neuer Artikel 6a (Regelungsausschuss)

Wie in diesem neuen Artikel der geänderten Richtlinie vorgesehen, wird die Kommission ermächtigt, unterstützt von einem Regelungsausschuss, alle aufgrund des technologischen Fortschritts erforderlichen Änderungen in folgenden Anhängen vorzunehmen: Anhang I.B.2 in Bezug auf die Verweise auf Grenzwerte für Abgasemissionen sowie die spezifischen Prüfzyklen und Bezugskraftstoffe, die für Abgasemissionstests einzusetzen sind, sowie Anhang I.C.1 in Bezug auf die Grenzwerte für Geräuschemissionen. Eventuelle Änderungen der Richtlinie beschränken sich auf die Teile von Anhang I, die rein technische Punkte

beinhalten, welche die Zielsetzung des Vorschlags nicht berühren. Weiter gehende Änderungen der Richtlinie erfordern die Einleitung eines formellen Änderungsverfahrens.

7.4. Artikel 7 der geänderten Richtlinie (Schutzklausel)

Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 94/25/EG wird durch einen neuen Absatz ersetzt, um zu berücksichtigen, dass Innenbord- und Heckmotoren mit der in Anhang ZV erläuterten Konformitätserklärung des Herstellers versehen sein müssen.

7.5. Artikel 8 der geänderten Richtlinie (Konformitätsbewertung)

Artikel 8 der Richtlinie 94/25/EG wird durch einen neuen Artikel ersetzt, in dem

- die Auswahl der Module erweitert wird, die nach dem Beschluss 93/465/EG des Rates über die Module verfügbar sind. Damit sollen den Herstellern so viele Wahlmöglichkeiten gelassen werden, wie mit der Gewährleistung der Erfüllung der Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie an Auslegung und Bau zu vereinbaren ist;
- die Auswahl der Module festgelegt wird, die bei den Anforderungen an die Abgas- und Geräuschemissionen anzuwenden sind. Dabei wird die Eignung der Module für die Produktart, die Art der Gefahren und den Produktionsumfang berücksichtigt;
- festgelegt wird, welche Module für die Zertifizierung von Wasserskootern anzuwenden sind, die den grundlegenden Anforderungen an Auslegung und Bau genügen;
- die Pflichten der Person genau erläutert werden, die die Produkte in Abwesenheit des Herstellers oder seines Bevollmächtigten in Verkehr bringt.

7.5.1. Konformitätsbewertung bei Abgasemissionen

Verantwortlich für die Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf die Abgasemissionen ist der Motorenhersteller oder sein Bevollmächtigter. Die vorgeschlagenen Konformitätsbewertungsverfahren, beginnend mit der EG-Baumusterprüfung (Modul B) ergänzt durch Modul C (Konformität mit der Bauart), befinden sich in Übereinstimmung mit den übrigen Emissionsvorschriften der Gemeinschaft.

Mehrere Mitgliedstaaten verlangten gemeinsam mit der Industrie, dass die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) mit aufgenommen werden sollte. Um ein einheitliches Vorgehen mit den übrigen einschlägigen Gemeinschaftsmaßnahmen zur Regelung von Abgasemissionen (Richtlinie 97/68/EG) sicherzustellen, wurde diesem Antrag nicht stattgegeben. Eine Ausnahme bilden lediglich im Einklang mit der genannten Richtlinie typengenehmigte Kompressionszündungsmotoren, die die Emissionsgrenzwerte der Stufe II einhalten. Für diese Motoren wird als Konformitätsbewertungsverfahren die interne Fertigungskontrolle (Modul A) vorgeschlagen. Diese Ausnahme wurde deshalb gemacht, weil einige der vom Richtlinienentwurf erfassten Motoren denen ähneln, die unter die Richtlinie 97/68/EG fallen, und weil die Anforderungen der Stufe II der letztgenannten Richtlinie strenger sind als die Anforderungen dieses Richtlinienentwurfs. Die Beiziehung Dritter zur Bescheinigung der Konformität mit den Anforderungen dieses Richtlinienentwurfs dürfte wohl nicht erforderlich sein, wenn der Motorenhersteller die Typengenehmigung für die betreffenden Motoren bereits erhalten hat.

7.5.2. Konformitätsbewertung bei Geräuschemissionen

Soweit der Abschnitt über Geräuschemissionen in der vorgeschlagenen Richtlinie betroffen ist, gelten folgende Anforderungen:

- Bei Booten mit Außenbordmotor und Wasserskootern muss der Hersteller der Wasserskooter bzw. der Motoren persönlich oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter zertifizieren, dass der Geräuschpegel nicht gegen die Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie verstößt.
- Bei Booten mit Innenbord- bzw. Heckmotor ist der Bootshersteller oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter für die Einhaltung der Grenzwerte und die Zertifizierung, dass der Geräuschpegel nicht gegen die Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie verstößt, verantwortlich.

Die Verantwortung des Bootsherstellers für die Zertifizierung von Booten mit Innenbord- oder Heckmotor beruht auf der Auffassung, dass Auslegung und Bau von Motorgehäuse und Auspuffanlage die wichtigsten Mittel zur Kontrolle der Geräuschemissionseigenschaften eines Innenbordmotors darstellen. Daher ist dafür zu sorgen, dass der Motorraum richtig abgeschlossen und isoliert ist, die Abgase unter Wasser austreten und/oder das Wasserfahrzeug aufgrund anderer Merkmale angemessen konzipiert ist.

Referenzboot-Konzept

Um gerade für die KMU die Kosten der Konformitätsbewertung zu verringern, schlug die Branche vor, ein Referenzbootverfahren als Alternative zu Modul Aa (interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen) zu verwenden. Es wurde argumentiert, dass die Bootsbauer und die Motorenhersteller bei Bau und Zertifizierung der Boot-Motor-Kombination sehr eng zusammenarbeiten müssen, um den erforderlichen Geräuschpegel zu erreichen. Um bei diesem Verfahren zu helfen und zu vermeiden, dass die Bootsbauer jede einzelne Kombination zwischen Boots- und Motormodellen prüfen müssen, hat die Industrie das Referenzbootkonzept entwickelt. Es soll den Bootsbauern die Möglichkeit geben, mittels Selbstzertifizierung (Modul A) die Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf die Geräuschemissionen zu erklären.

Zunächst muss eine Liste von Referenzbooten aufgestellt werden, indem jede in der Herstellung übliche Boot-Motor-Kombination eine volle Vorbeifahrtsmessung ihres Geräuschpegels (nach ISO 14509) durchlaufen muss. Erfüllt die Boot-Motor-Kombination die einschlägigen, in der Richtlinie vorgesehenen Anforderungen an den Geräuschpegel für ihre Motorgröße und ist die beteiligte benannte Stelle in allen Punkten zufrieden gestellt, dann kann das Boot die CE-Kennzeichnung erhalten und in die Liste der Referenzboote aufgenommen werden. Eine Standardliste von Referenzbooten wird zentral hinterlegt und verwaltet. Diese Standardliste der Referenzboote wird jedem Bootsbauer und/oder Motorhersteller unabhängig von seiner Größe in allen Einzelheiten zur Einsichtnahme zugänglich sein.

Bootsbauer, die die Boot-Motor-Kombinationen aus ihrer Herstellung selbst zertifizieren möchten, können daher in der Standardliste ein Referenzboot auswählen, das ihrer Boot-Motor-Kombination am nächsten kommt. Anschließend führen sie einen eingehenden Vergleich der beiden Boot-Motor-Kombinationen aus. Sind die Unterschiede zu vernachlässigen, liegen sie innerhalb der festgesetzten Toleranzen oder sind sie unbedeutend, wird davon ausgegangen, dass beide Boote ähnliche Geräuschpegel erzeugen. Unter diesen Voraussetzungen, kann der Hersteller das Boot nach Modul A zertifizieren. Gelangt man zu

dem Schluss, dass die Unterschiede außerhalb der festgelegten Toleranzen liegen oder in anderer Weise zu groß sind, sollte entweder ein anderes Referenzboot gewählt und ein erneuter Vergleich angestellt oder die Boot-Motor-Kombination muss einer vollen Vorbesfahrmessung unter Hinzuziehung einer dritten Partei unterzogen werden.

Die Daten oder Parameter, die beim Vergleich eines in Produktion befindlichen Bootes mit einem ausgewählten Referenzboot zu prüfen sind, werden in einer harmonisierten Norm klar festgelegt.

7.6. Artikel 10 der geänderten Richtlinie (CE-Kennzeichnung)

Artikel 10 Absatz 1, 2 und 3 im Wortlaut von 1994 werden durch neue Absätze ersetzt, die an die Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie angepasst wurden:

- Die Erzeugnisse, die im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie eine CE-Kennzeichnung erhalten müssen, werden den Anforderungen gemäß aufgelistet, die für jeden Produkttyp gelten (Auslegung und Bau, Abgas- und Geräuschemissionen).
- Nach der vorgeschlagenen Richtlinie ist die CE-Kennzeichnung für Innenbord- und Heckmotoren ausgeschlossen.

7.7. Anhang I der geänderten Richtlinie (Grundlegende Anforderungen)

Der Anhang I der Fassung von 1994 wird geändert, um die Anforderungen in Bezug auf die Abgas- und Geräuschemissionen aufzunehmen. Der neue Wortlaut gliedert sich in drei Teile: Auslegung und Bau, Abgasemissionen und Geräuschemissionen, wie sie in der vorgeschlagenen Richtlinie berücksichtigt werden. Teil A entspricht dem früheren Anhang I der Fassung von 1994.

Mehrere Mitgliedstaaten und die Gruppe benannter Stellen betonten, der aktuelle Wortlaut der Richtlinie 94/25/EG könne Verwirrung darüber stiften, was auf der „Herstellerplakette“ (Anhang I Nummer 2.2) stehen soll und was die „empfohlene Höchstlast“ eines Bootes (Anhang I Nummer 3.6) darstellt. Es wurde angeführt, das Gewicht der Kraftstoff- und Wasserbehälter sei zu Recht in der Definition der empfohlenen Höchstlast enthalten, aber es solle nicht auf der Herstellerplakette vermerkt werden, da es sich um unnötige Informationen handle, die nur Verwirrung stiften würden, so dass die Gefahr des Überladens bestehe.

Aus diesem Grunde wurde eine Änderung in Anhang I.A aufgenommen, um klarzustellen, dass in der empfohlenen Höchstlast, die auf der Herstellerplakette angegeben wird, das Gewicht der gefüllten Kraftstoff- und Wasserbehälter nicht enthalten ist.

7.7.1. Grenzwerte für Abgasemissionen

Die Grenzwerte für Abgasemissionen werden nach folgender Formel berechnet:

$$L = A + \frac{B}{P_N^n}$$

- Dabei gilt:
- L = Grenzwert
 - P_N = Motornennleistung
 - A, B, n sind Konstanten

Einer Studie³ über Vorschriften für Abgasemissionen zufolge sind die Emissionen kleiner Motoren verhältnismäßig höher als die großer Motoren. In der angegebenen Formel steht Term A für ein Basisniveau bei hohen Motorleistungen und Term B / P_N^n für einen Zuschlag für Motoren mit geringerer Leistung. Die Hersteller scheinen derzeit mit dieser Formel einverstanden zu sein. In künftigen Rechtsvorschriften könnte der zweite Term der Formel so gewählt werden, dass der Zuschlag für kleine Motoren schrittweise vermindert wird.

Da Zweitakt-Benzinmotoren, Viertakt-Benzinmotoren und Dieselmotoren jeweils eigene spezifische Emissionsmuster aufweisen, müsste eine für alle gleich streng gefasste Regelung für diese drei Kategorien unterschiedliche Grenzwerte beinhalten. Unter Berücksichtigung der technischen Gegebenheiten und um die Umwelt und Gesundheit wirkungsvoll zu schützen, werden für die verschiedenen Motorenarten unterschiedlich hohe Emissionsgrenzwerte vorgeschlagen.

Ein wichtiger Gesichtspunkt ist, dass die gesetzlichen Vorschriften im Bereich Bootsmotoren völlig neu sind. Erfahrungen aus anderen Bereichen haben in der Vergangenheit gezeigt, dass in einem solchen Fall alle Beteiligten (Hersteller, Gesetzgeber, zertifizierende Stelle) Zeit brauchen, um sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Es müssen Erfahrungen mit dem Messverfahren gesammelt werden, das zwar von bestehenden Verfahren in anderen Bereichen abgeleitet ist, als Ganzes jedoch für alle neu ist. Darum ist zu Anfang sehr wahrscheinlich mit „Kinderkrankheiten“ zu rechnen.

Als Prüfverfahren wird ISO 8178 verwendet.

Prüfzyklen

Andere Regulierungsstellen für Emissionsprüfungen bei Kompressionszündungsmotoren haben sich bereits für den E3-Prüfzyklus entschieden. In den IMO-Protokollen, die die NO_x -Emissionen aus Kompressionszündungsmotoren auf Hochseeschiffen mit einer Leistung von mehr als 130 kW regeln, werden spezifische Angaben zur Verwendung des E3-Zyklus gemacht. Da die Motorentechnologie für gewerblich oder sportlich genutzte Boote ähnlich ausgelegt ist, könnten die Hersteller durch die Verwendung von E3- oder E5-Prüfzyklen gemeinsame Prüfprotokolle benutzen. Damit würde zahlreichen gesetzlichen Anforderungen entsprochen und die Belastung vermieden, die entstehen könnte, wenn zum Nachweis der Konformität verschiedene Prüfzyklen erforderlich wären.

³ TNO Industriestudie, August 1991.

7.7.2. Messung der Geräuschemissionen

Die Grenzwerte für Geräuschemissionen werden in folgendem Maß angegeben:

L_{pASmax} = maximaler AS-bewerteter Schalldruck in Dezibel, gemäß ISO 14509.

Die Geräuschprüfung wird nach ISO 14509 durchgeführt. Dabei handelt es sich um eine Vorbeifahrtmessung, bei der der Schalldruckpegel gemessen wird, während das Boot mit Höchstgeschwindigkeit bzw. mit maximal 70 km/h, falls die Höchstgeschwindigkeit des Bootes noch darüber liegt, in einer Entfernung von genau 25 m an einem Mikrophon vorbeifährt.

Hintergrund

Bereits vor Entstehen der unterschiedlichen nationalen Rechtsvorschriften für die Geräuschemissionen motorgetriebener Sportboote startete das ICOMIA Marine Environment Committee (IMEC) im Jahr 1992 in Maaseik/Belgien die erste internationale Erhebung über Geräuschemissionen. Der Schwerpunkt dieser Geräuschprüfungen lag auf den Außenbordmotoren, auf die 77 % des europäischen Marktes für Sportbootmotoren entfallen. Es stellte sich rasch heraus, dass weitere Prüfungen nötig waren, um Geräuschdaten für die übrigen im Handel befindlichen Motoren zu erhalten, v. a. für Innenbord- und Heckmotoren und für Wasserskooter. Folgeprüfungen wurden 1994, 1998 und 1999 durchgeführt.

Im Laufe dieser Prüfprogramme für Geräuschemissionen bemühte man sich, Prüfverfahren für Geräuschpegel zu entwickeln, die genaue und reproduzierbare Ergebnisse liefern. Bei der Anwendung dieser Prüfverfahren bemühte man sich auch, den Stand der Technik für Vorbeifahrtmessungen des Geräuschpegels von motorgetriebenen Sportbooten zu bestimmen. Zusätzlich wurden spezielle Schleppprüfungen durchgeführt, um die Untergrenze der Geräuschpegel bei Vorbeifahrt zu bestimmen, die mit motorgetriebenen Sportbooten zu erreichen sind. Diese Schleppprüfungen wurden in den Prüfreihe von Maaseik und Lake X durchgeführt; dabei erkannte man, dass das Geräusch des Bootskörpers (ohne laufenden Motor) von Booten bis zu 5,5 m Länge bei 70 km/h, der Höchstgeschwindigkeit für Prüfungen nach ISO 14509, über 72 dB(A) liegt.

Laut IMEC kamen die Prüfergebnisse von Maaseik der Bestimmung des Stands der Technik besonders zugute, der beim technologischen Entwurf kleiner Sportboote und ihrer Motoren zur Anwendung kommt. Allerdings tauchten infolge der Prüfreihe von Maaseik auch zahlreiche neue Fragen auf, so dass eine zweite Prüfreihe durchgeführt wurde. Ihr Hauptaugenmerk richtete sich auf Prüfungen für das „Standardboot-Konzept“ zur Typenprüfung von Außenbordmotoren in Verbindung mit einem überarbeiteten Messverfahren von Geräuschpegeln bei Sportbooten.

Schauplatz der zweiten Prüfreihe für Geräuschpegel (1994) war Lake X in Zentralflorida, USA. Hauptziele dieser Prüfreihe waren die Untersuchung des „Standardboot-Konzepts“, die Entwicklung eines neuen ISO-Messverfahrens, das sich zur Messung von Geräuschpegeln bei Sportbooten eignet und ISO 2922 ersetzen sollte, und die weitere Bewertung der Geräuschpegelkontrolle nach dem Stand der Technik bei motorisierten Sportbooten.

Die Ergebnisse der Lake-X-Prüfungen zeigten, dass das „Standardboot-Konzept“ zur Prüfung der Geräuschpegel von Außenbordmotoren ein verlässliches und genaues Mittel zur Bewertung und Zertifizierung der Einhaltung von gesetzlichen Grenzwerten für Geräuschpegel bei Sportbooten darstellte. Geräuschpegelprüfungen an den gleichen Modellen von Außenbordmotoren, wie sie in Maaseik geprüft worden waren, ließen eine äußerst hohe

Übereinstimmung (97 %) mit den Prüfergebnissen von Maaseik erkennen. Damit wurde nachgewiesen, dass die Kontrolle der Prüfparameter mittels der überarbeiteten Prüfverfahren, die in Maaseik und Lake X verwendet wurden, zu genauen und reproduzierbaren Ergebnissen führt, wenn sie in Verbindung mit den „Standardbooten“ eingesetzt wird. Dieses überarbeitete Prüfverfahren wurde die Grundlage der neuen Messnorm, die heute als ISO 14509 bekannt ist.

Es wurden auch Schleppprüfungen auf Lake X durchgeführt, bei denen für die Prüfung ein Boot mit hoher Leistung verwendet wurde. Dabei konnten die Daten aus Schleppprüfungen auf die größeren Rümpfe von Runabouts (offene Motorboote mit Innenbordmotor) bei Geschwindigkeiten über 60 km/h erweitert werden. Aus den Ergebnissen der Schleppprüfungen war deutlich zu erkennen, dass das Rumpferausch von der Rumpfgroße und -geschwindigkeit abhängt. Es wurden Geräuschpegel (ohne laufenden Motor) gemessen, die bei für Runabouts typischen Geschwindigkeiten bis zu 72 dB(A) erreichten. Man kam folglich zu dem Standpunkt, dass bei den Grenzwerten der Geräuschpegel sowohl für den Motor als auch für den Bootskörper gleiche Anteile am Gesamtgeräuschpegel bei Vorbeifahrtmessungen zu berücksichtigen sind, der sich - gemessen nach der Norm ISO 14509 - in einer Entfernung von 25 m auf 75 dB(A) beläuft.

Die Verwendung von ISO 14509

ISO 2922 war ursprünglich für gewerblich genutzte Boote und ihre Ausrüstung ausgearbeitet worden, so dass bei ihrer Anwendung auf Sportboote zahlreiche Betriebsparameter nicht festgelegt waren. Im Laufe der Prüfreihe von Lake X zeigte sich, dass die Veränderung von lediglich einem Prüfparameter, der nicht durch ISO 2922 festgelegt war, der Geräuschpegel in der Vorbeifahrtmessung um nicht weniger als 12 dB(A) schwankte. Geht es nun darum, sehr strenge Umweltauflagen in Bezug auf die Geräuschemission einzuhalten, ist es daher von größter Bedeutung, dass die Messnorm hinsichtlich der Kontrolle der Prüfparameter und -bedingungen genau ist.

Trotz Beschwerden, die über die genauen von der neuen Norm ISO 14509 vorausgesetzten Bedingungen laut wurden, bleiben immer noch Variablen, die den gemessenen Geräuschpegel auch bei Verwendung dieser neuen Norm beeinflussen können. Während ISO 2922 beispielsweise Schwankungen der Windgeschwindigkeit bis zu 36 km/h zulässt, wird bei ISO 14509 die Obergrenze für die Windgeschwindigkeit bei 18 km/h gezogen. Um die Auswirkungen von Windgeschwindigkeit und Wasserbedingungen zu demonstrieren, wurde ein Boot mit einem Außenbordmotor von 7,4 kW (10 PS) Leistung an zwei aufeinander folgenden Tagen geprüft. Am ersten Tag herrschte eine Windgeschwindigkeit von 5 km/h und die Vorbeifahrtmessung ergab einen Geräuschpegel von 67,2 dB(A). Am zweiten Tag führte unruhiges Wasser aufgrund Windgeschwindigkeiten von 16 km/h zu einem Anstieg des Geräuschpegels bei Vorbeifahrtmessung um 2 dB(A) auf 69,2 dB(A).

Die nach ISO 14509 vorgeschriebenen Prüfbedingungen sind in Europa kaum anzutreffen, so dass Vorbeifahrtmessungen nur unter Schwierigkeiten durchzuführen sind. Es ist jedoch nachgewiesen, dass strenge Auflagen an den Geräuschpegel von Sportbooten strenge Kontrollen der Prüfumgebung voraussetzen, wie sie in ISO 14509 beschrieben sind.

Mehrmotorige Aggregate

Es ist allgemein anerkannt, dass bei größeren Booten, die von einem oder mehreren Motoren angetrieben werden, von höheren Geräuschemissionen auszugehen ist. Daher kann für zwei- und mehrmotorige Einheiten der Grenzwert um 3 dB erhöht werden.

7.8. Anhang VI der geänderten Richtlinie (Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen, Modul Aa)

Anhang VI der Fassung von 1994 wird so geändert, dass er Prüfungen beinhaltet, in denen die Konformität von Motoren mit den Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf die Geräuschemissionen bewertet wird. Der neue Wortlaut besteht aus zwei Teilen: Teil A für Auslegung und Bau und Teil B für Geräuschemissionen.

Teil A entspricht dem alten Anhang VI der Fassung von 1994. Die Mitgliedstaaten, die Hersteller, die benannten Stellen und die Benutzer wiesen darauf hin, es sei unsinnig, dass nach Modul Aa die Kennnummer der benannten Stelle auf der Herstellerplakette anzubringen sei, wenn während des Fertigungsprozesses keine benannte Stelle hinzugezogen werde. Aus diesem Grunde wurde der letzte Satz des letzten Absatzes in der Fassung von 1994 aus der geänderten Richtlinie gestrichen, nach dem die Anbringung der Kennnummer der benannten Stelle auf der Herstellerplakette vorgesehen ist.

7.9. Anhang VIII, X, XIII, XIV und XV der geänderten Richtlinie

Diese Anhänge wurden den Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie angepasst und beinhalten:

- Konformitätsbewertungsverfahren nach den Modulen C (Konformität mit der Bauart in Bezug auf Abgasemissionen) und F (Prüfung der Produkte in Bezug auf Abgasemissionen), sowie
- Bestimmungen über die technischen Unterlagen, die vom Hersteller bereitzustellen sind, die Mindestkriterien, die von den Mitgliedstaaten bei der Benennung von Stellen einzuhalten sind, sowie die schriftliche Konformitätserklärung, die vom Hersteller ausgestellt wird.

7.10. Neuer Anhang XVI der vorgeschlagenen Richtlinie (Qualitätssicherung in der Fertigung - Abgasemissionen)

Dieser Anhang beinhaltet das Konformitätsbewertungsverfahren nach Modul E (Qualitätssicherung in der Fertigung) in Bezug auf die Anforderungen an die Abgasemissionen.

7.11. Neuer Anhang XVII der vorgeschlagenen Richtlinie (Prüfung der Produktion auf Übereinstimmung mit den Abgasnormen)

Dieser Anhang beinhaltet ein statistisches Berechnungsverfahren zur Prüfung der Konformität einer Motorenfamilie mit den Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen.

7.12. Neuer Artikel 2 (Langzeitverhalten)

Dieser Artikel sieht vor, dass die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament einen Bericht über Durchführungsverfahren für Feldüberwachungsprüfungen von Motoren vorlegt.

7.13. Neuer Artikel 3 (Umsetzung in nationale Rechtsvorschriften)

Sowohl bei Kompressionszündungs- (Diesel-) als auch bei Viertaktmotoren können die Emissionen rasch reduziert werden, da die einschlägige Technologie bereits entwickelt wird und die Motorenhersteller die neuesten technologischen Fortschritte in der Automobilindustrie verfolgen können. Dies gilt jedoch nicht für Zweitaktmotoren, dem Motortyp, der am wenigsten „sauber“ ist. Den Angaben der Industrie zufolge können alle aktuellen Zweitaktmodelle frühestens bis 2005 durch Zweitaktmotoren ersetzt werden, die nach der neuen Technologie konstruiert sind, und für die Entwicklung dieser neuen Motoren ist ein beträchtlicher Forschungs-, Zeit- und Kostenaufwand vonnöten.

Deshalb wird für Zweitaktmotoren eine Verlängerung der Frist für die endgültige Umsetzung gewährt, damit die Mitgliedstaaten die Zeit haben, die sie zur Annahme geeigneter Programme brauchen, und den Herstellern von Bootsmotoren die Zeit gelassen wird, die zur Entwicklung und Einführung zuverlässiger Motoren nach der neuen Technologie nötig ist.

7.14. Neue Artikel 4 und 5 (Inkrafttreten, Adressaten)

Diese Artikel enthalten Standardbestimmungen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**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 Kommission⁴,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag⁶,

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 Sportboote⁷ erfordern eine Änderung dieser Richtlinie.
- (2) In ihr werden Wasserskooter nicht erfasst, während einige Mitgliedstaaten seit ihrer Annahme Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen haben, in denen die technischen Anforderungen für solche Wasserfahrzeuge festgelegt sind.
- (3) Die Antriebsmotoren von Sportbooten und Wasserskootern erzeugen Emissionen von Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC) und Stickoxiden (NO_x) sowie Geräuschemissionen, die sowohl die Gesundheit des Menschen als auch die Umwelt in Mitleidenschaft ziehen.
- (4) Die Geräusch- und Abgasemissionen der Motoren solcher Sportboote werden von der Richtlinie ebenfalls nicht erfasst.

⁴ ABl. C

⁵ ABl. C

⁶ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom, gemeinsamer Standpunkt des Rates vom und die Beschlüsse ...

⁷ ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15.

- (5) Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind jetzt in die verschiedenen Maßnahmen der Gemeinschaft einzubeziehen, um die 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 Umwelt⁸ 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 Motoren begrenzen, um die Gesundheit des Menschen und die Umwelt sowie gegebenenfalls die Gesundheit der Haustiere zu schützen. Diese Vorschriften 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 Vorschriften⁹, geändert durch die Richtlinie 98/48/EG¹⁰, haben die Mitgliedstaaten von ihren Entwürfen nationaler Vorschriften zur Verringerung der Geräusch- und Abgasemissionen von Sportbootmotoren Mitteilung gemacht. Wie bei den bereits geltenden nationalen Vorschriften ist auch bei solchen 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. Aus diesem Grund ist es erforderlich, ein bindendes Gemeinschaftsinstrument zu erstellen.
- (8) Die Angleichung der nationalen Rechtsvorschriften ist die einzige Möglichkeit zur Beseitigung von Handelshemmnissen dieser Art und 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 all jener Motortypen festgelegt, die in ihren Geltungsbereich fallen.
- (9) Die Bestimmungen dieser Richtlinie stehen im Einklang mit den Grundsätzen für die Umsetzung des neuen Konzepts, wie sie in der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung¹¹ dargestellt sind, sowie für die Bezugnahme auf die harmonisierten europäischen Normen.
- (10) Die in dieser Richtlinie enthaltenen Emissionsvorschriften sollten für alle Motoren, seien es Innenbord-, Außenbord- oder Heckmotoren, sowie für Wasserskooter gelten, damit die menschliche Gesundheit und die Umwelt möglichst wirkungsvoll geschützt werden. Auch Motoren, an denen größere Veränderungen vorgenommen werden, sollten von den Bestimmungen über Abgasemissionen erfasst werden. Wasserfahrzeuge oder teilweise fertig gestellte Wasserfahrzeuge mit Innenbord- oder Heckmotor bzw. diejenigen darunter, an deren Motor größere Veränderungen vorgenommen werden, sollten ebenfalls die Vorschriften über Geräuschemissionen erfüllen.

⁸ ABl. C 331 vom 16.12.1992, S. 5.

⁹ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

¹⁰ ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18.

¹¹ ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

- (11) Die Konformität der betreffenden Motoren mit den grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Emissionen sind wesentlich für den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt. Es sollten zulässige Höchstgrenzen für Abgasemissionen in Form von Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickoxiden (NO_x) und Luft verunreinigenden Partikeln festgelegt werden. Die Höchstgrenzen für Geräuschemissionen sollten je nach Leistung und Anzahl der Motoren des Wasserfahrzeugs untergliedert werden. Diese Maßnahmen stehen im Einklang mit allen übrigen Maßnahmen zur Reduzierung von Motorenemissionen zum Schutz von Mensch und Umwelt.
- (12) Die Angaben, die die Konformität des Sportbootes mit den für diese beiden Emissionsarten geltenden Anforderungen zertifizieren, sollten stets dem Boot beigelegt sein.
- (13) Vor allem bei Pegelmessungen und 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.
- (14) Um einen Schutz in erforderlichem Umfang zu gewährleisten, ist es angesichts der Art der vorliegenden Gefahren erforderlich, Konformitätsbewertungsverfahren zu verabschieden. Der Hersteller oder sein bevollmächtigter Vertreter sollte dafür sorgen, dass die von dieser Richtlinie erfassten Produkte, wenn sie in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, die jeweils für Wasserskooter- und Sportbootmotoren geltenden 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-Konformitätskennzeichnung¹².
- (15) Was die Abgasemissionen betrifft, so sollten alle Motortypen, einschließlich solche für Wasserskooter und andere Wasserfahrzeuge mit ähnlichem Antrieb, die vom Hersteller oder von seinem in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten angebrachte CE-Kennzeichnung tragen. Dies gilt nicht für Innenbord- und Heckmotoren, denen die Konformitätserklärung des Herstellers beigelegt sein sollte. Hinsichtlich der Geräuschemissionen müssen nur Außenbordmotoren vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten mit der CE-Kennzeichnung versehen sein. Die CE-Kennzeichnung, welche am Fahrzeug anzubringen ist, weist für alle Motortypen außer Außenbordmotoren die Konformität mit den einschlägigen grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen nach.
- (16) Die Richtlinie 94/25/EG sollte auch geändert werden, um den Bedürfnissen der Hersteller Rechnung zu tragen, die eine größere Auswahl an Zertifizierungsverfahren benötigen.
- (17) Um Rechtssicherheit zu gewährleisten und für Sicherheit bei der Benutzung von Sportbooten zu sorgen, ist eine Klarstellung der grundlegenden Anforderung in Bezug auf die auf der Herstellerplakette angegebene empfohlene Höchstlast erforderlich.

¹²

ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23.

- (18) Damit sich leichter Maßnahmen zur effizienten Anwendung der Vorschriften ergreifen lassen, wird das Verfahren der engen Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten im Rahmen eines Ausschusses beibehalten und vertieft.
- (19) Um die Rechtsvorschriften effizient anwenden zu können, ist ein Mechanismus zur Angleichung der technischen Bestimmungen über höchstzulässige Abgas- und Geräuschemissionen, Prüfzyklen für Abgasmessungen und Bezugskraftstoffe an die technologische Entwicklung notwendig. Ein Regelungsausschuss gemäß Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹³ sollte die Kommission über die erforderlichen Maßnahmen beraten.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

(1) Artikel 1 wird ersetzt durch:

„Artikel 1

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

1. Diese Richtlinie gilt

- a) in Bezug auf Auslegung und Bau für:
 - i) Sportboote und unvollständige Boote,
 - ii) Wasserskooter,
 - iii) alle einzelnen oder eingebauten Bauteile im Sinne von Anhang II;
- b) in Bezug auf Abgasemissionen für:
 - i) Antriebsmotoren für Sportboote und Wasserskooter,
 - ii) an oder in diesen Booten eingebaute Antriebsmotoren, an denen ein „größerer Umbau des Motors“ vorgenommen wird;
- c) in Bezug auf Geräuschemissionen für:
 - i) Sportboote und unvollständige Boote mit Antrieb durch Heck- oder Innenbordmotoraggregate,
 - ii) Sportboote mit Antrieb durch Heck- oder Innenbordmotoren, an denen ein „größerer Umbau des Wasserfahrzeugs“ vorgenommen wird,

¹³

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- iii) Wasserskooter,
- iv) Außenbordmotoren zum Einbau in Sportbooten.

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 Passagiere gewerblich zu befördern, insbesondere - unabhängig von der Zahl der Passagiere - Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe¹⁴,
 - ix) Tauchfahrzeuge,
 - x) Luftkissenfahrzeuge,
 - xi) Tragflügelboote;

¹⁴ ABl. L 301 vom 28.10.1982, S.1, geändert durch die Akte über den Beitritt von Österreich, Finnland und Schweden.

b) in Bezug auf Absatz 1 Buchstabe b:

i) an folgenden Wasserfahrzeugen eingebaute oder speziell zum Einbau an ihnen bestimmte Antriebsmotoren:

- ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge,
- 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 Passagiere gewerblich zu befördern, insbesondere - unabhängig von der Zahl der Passagiere - Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe,
- Tauchfahrzeuge,
- Luftkissenfahrzeuge,
- Tragflügelboote;

ii. Originalmotoren und einzelne Nachbauten von vor 1960 entworfenen historischen Antriebsmotoren, die nicht in Serien hergestellt wurden und in Wasserfahrzeugen gemäß Absatz 2 Buchstabe a Ziffer v eingebaut sind;

c) in Bezug auf Absatz 1 Buchstabe c:

alle unter Buchstabe b dieses Absatzes genannten Wasserfahrzeuge.

3. Im Sinne dieser Richtlinie gelten folgende Definitionen:

- a) „Sportboote“ sind 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; Boote, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, fallen ebenfalls in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, sofern sie für Sport- und Freizeitzwecke in Verkehr gebracht werden.
- b) „Wasserskooter“ sind Wasserfahrzeuge mit weniger als 4 m Länge, die einen Verbrennungsmotor mit Strahlpumpenantrieb als Hauptantriebsquelle verwenden und die dazu ausgelegt sind, von einer oder mehreren Personen gefahren zu werden, die nicht in, sondern auf dem Rumpf sitzen, stehen oder knien.
- c) „Antriebsmotoren“ sind alle zu Antriebszwecken genutzten Otto- oder Kompressionszündungs-Verbrennungsmotoren, einschließlich Zweitakt- und Viertakt-Innenbord-, Heck- und Außenbordmotoren.

- d) „Größere Umbauten des Motors“ sind Umbauten des Motors, die
- möglicherweise dazu führen, dass der Motor die in Anhang I.B angegebenen Emissionsgrenzwerte überschreitet - ausgenommen ist der routinemäßige Austausch von Motorteilen, der die Emissionseigenschaften unverändert lässt - oder
 - die Motorleistung um mehr als 10 % erhöhen.
- e) „Größere Umbauten des Wasserfahrzeugs“ sind Umbauten eines bestehenden Wasserfahrzeugs,
- bei denen die Antriebsart des Wasserfahrzeugs geändert wird,
 - die entweder einen größeren Umbau des Motors oder den Austausch des Antriebsmotors gegen einen Motor eines anderen Typs oder einer anderen Größe beinhalten,
 - durch die das Wasserfahrzeug so weitgehend verändert wird, dass es als neues Wasserfahrzeug zu betrachten ist.
- f) „Antriebsarten“ sind mechanische Verfahren, mit denen das Wasserfahrzeug angetrieben wird, insbesondere der Antrieb durch Schiffsschrauben oder Strahlpumpenantriebssysteme.
- g) „Motorenfamilien“ sind die vom Hersteller eingeteilten Motorgruppen, bei denen aufgrund ihrer Auslegung von ähnlichen Eigenschaften hinsichtlich ihrer Abgasemissionen auszugehen ist und die die Anforderungen der Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen erfüllen.
- h) „Hersteller“ sind 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 unter ihrem eigenen Namen in Verkehr zu bringen.
- i) „Bevollmächtigte Vertreter“ sind 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.“

2) In Artikel 4 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

- „3a. Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Innenbord- und Heckmotoren nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter im Einklang mit Anhang ZV Nummer 3 erklärt, dass der Motor den Anforderungen der Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen genügt, sofern er unter Beachtung der Vorschriften des Herstellers in einem Sportboot oder einem Wasserskooter eingebaut wird.“

(3) Folgender Artikel 6a wird eingefügt:

„Regelungsausschuss

Artikel 6a

1. Änderungen der Anforderungen von Anhang I Teil B Nummer 2 über die Grenzwerte von Abgasemissionen, Prüfzyklen und Bezugskraftstoffen sowie von Anhang I Teil C Nummer 1 über die Grenzwerte von Geräuschemissionen, die angesichts der Entwicklung des technischen Wissens und aufgrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse erforderlich werden, werden von der Kommission mit Unterstützung des gemäß Artikel 6 Ziffer 3 eingerichteten Ständigen Ausschusses erlassen, der als Regelungsausschuss gemäß dem in Artikel 6a Ziffer 2 beschriebenen Verfahren tätig ist.
2. Wird auf diese Bestimmung Bezug genommen, findet das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Berücksichtigung von Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 des Beschlusses Anwendung.
3. Die nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG festzulegende Frist beträgt drei Monate.“

(4) Artikel 7 Absatz 1 wird ersetzt durch:

- „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 gebaut, eingebaut, instand gehalten und ihrer Zweckbestimmung entsprechend verwendet werden, so trifft er alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um diese Erzeugnisse aus dem Verkehr zu ziehen oder ihr Inverkehrbringen oder ihre Inbetriebnahme zu verbieten oder einzuschränken.“

(5) Artikel 8 wird ersetzt durch:

„Artikel 8

1. Bevor die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse hergestellt oder in Verkehr gebracht werden, hat der Hersteller oder sein bevollmächtigter Vertreter die in den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels genannten Verfahren anzuwenden.

In Abwesenheit des Herstellers und seines Bevollmächtigten kann die Verantwortung für die Konformität des Erzeugnisses mit dieser Richtlinie von jeder in der Gemeinschaft ansässigen natürlichen oder juristischen Person übernommen werden, die das Erzeugnis unter ihrem eigenen Namen in Verkehr bringt.

2. Hinsichtlich der Auslegung 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 Bootsauslegungskategorien A, B, C und D folgende Verfahren anzuwenden:

a) Für die Kategorien A und B:

- i) Für Boote mit einer Rumpflänge von unter 12 m: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) nach Anhang VI oder die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, ergänzt durch das Modul C (Konformität mit der Bauart) nach Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder G oder H.
- ii) Für Boote mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, ergänzt durch das Modul C (Konformität mit der Bauart) nach Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + F oder G oder H.

b) Für die Kategorie C:

- i) Für Boote mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m:
 - Wenn die harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I Teil A Nummer 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 Modul C (Konformität mit der Bauart) nach Anhang VIII, oder eines der folgenden Module: B + D oder B + F oder G oder H.
 - Wenn die harmonisierten Normen in Bezug auf Anhang I.A Nummer 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 Modul C (Konformität mit der Bauart) nach Anhang VIII, oder eines der folgenden Module: B + D oder B + F oder G oder H.
- ii) Für Boote mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m die EG-Baumusterprüfung (Modul B) nach Anhang VII, gefolgt von Modul C (Konformität nach der Bauart) nach Anhang VIII, oder eines der folgenden Module: B + D, oder B + F, oder G oder H.

c) Für die Kategorie D:

Für Boote 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 Modul C (Konformität mit der Bauart) nach Anhang VII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + F oder G oder H.

d) Für Wasserskooter:

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

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

3. In Bezug auf Abgasemissionen:

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

b) Für Kompressionszündungsmotoren, die nach Richtlinie 97/68/EG typengenehmigt sind und den in Nummer 4.2.3 des Anhangs I der genannten Richtlinie für die Stufe II festgelegten Bestimmungen entsprechen, hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die interne Fertigungskontrolle (Modul A) nach Anhang V durchzuführen.

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 Geräuschemissionen 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 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 Wasserskootern/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.“

(6) Artikel 10 Absätze 1, 2 und 3 werden ersetzt durch:

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

- a) Sportboote, Wasserskooter 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 C genannten grundlegenden Anforderungen genügen.

2. Die in Anhang IV gezeigte CE-Konformitätskennzeichnung muss deutlich sichtbar, gut leserlich und dauerhaft auf den Sportbooten und Wasserskootern nach Anhang I Teil A Nummer 2.2, auf den Bauteilen nach Anhang II und/oder auf ihrer Verpackung angebracht werden sowie auf Außenbordmotoren und Motoren für Wasserskooter nach Anhang I Teil B Nummer 1.1.

Der CE-Kennzeichnung muss die Kennnummer der benannten Stelle beigelegt 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 Sportbooten, Wasserskootern und Antriebsmotoren wird untersagt. Jedes andere Zeichen kann auf Sportbooten und Bauteilen im Sinne von Anhang II und/oder ihrer Verpackung angebracht werden, solange die Sichtbarkeit und Lesbarkeit der CE-Kennzeichnung dadurch nicht beeinträchtigt wird.“

(7) Anhang I wird entsprechend Teil A des Anhangs dieser Richtlinie geändert.

(8) Anhang VI wird durch den Wortlaut von Teil B des Anhangs dieser Richtlinie ersetzt.

(9) Dem Anhang VIII wird folgende neue Nummer 4 angefügt:

„4. Soll die Konformität mit den Anforderungen dieser Richtlinie in Bezug auf die Abgasemissionen bewertet werden, muss 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.“

- (10) **In Anhang X Nummer 5.3 wird folgender neuer Unterabsatz angefügt:**
„Für die Bewertung der Konformität mit den Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen ist das in Anhang XVII festgelegte Verfahren anzuwenden.“
- (11) **Anhang XIII wird durch den Wortlaut von Teil C des Anhangs zu dieser Richtlinie ersetzt.**
- (12) **In Anhang XIV Nummer 1 wird der erste Satz ersetzt durch:**
„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.“
- (13) **Anhang XV wird durch den Wortlaut von Teil D des Anhangs zu dieser Richtlinie ersetzt.**
- (14) **Ein neuer Anhang XVI wird, wie in Teil E des Anhangs zu dieser Richtlinie dargestellt, angefügt.**
- (15) **Ein neuer Anhang XVII wird, wie in Teil F des Anhangs zu dieser Richtlinie dargestellt, angefügt.**

Artikel 2

Zwei Jahre nach Umsetzung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht darüber vor, wie ein System für Feldüberwachungsprüfungen einzurichten ist.

Artikel 3

- 1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens im Juni 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab Dezember 2003 an.

- 2. Die Mitgliedstaaten gestatten das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Erzeugnissen, die die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie auf ihrem Hoheitsgebiet geltenden Vorschriften erfüllen, und zwar:

- bis Dezember 2004 im Falle von Erzeugnissen nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a,
 - bis Dezember 2004 im Falle von Kompressionszündungs- und Viertakt-Ottomotoren, sowie
 - bis Dezember 2005 im Falle von Zweitakt-Ottomotoren.
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 nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

A – ANHANG I WIRD WIE FOLGT GEÄNDERT:

1. Der Titel wird ersetzt durch:

„ANHANG I: GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

VORBEMERKUNG

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

A. GRUNDLEGENDE SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN AUSLEGUNG UND BAU VON BOOTEN.“

2. Der Absatz unter Nummer 2 „Allgemeine Anforderungen“ wird ersetzt durch :

„Erzeugnisse im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe a müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen, soweit diese für sie gelten.“

3. In Nummer 2.2 „Herstellerplakette“, vierter Gedankenstrich, wird folgender Wortlaut an den Satz angefügt:

“... ohne Gewicht der gefüllten Kraftstoff- und Wasserbehälter,“

4. In Nummer 3.6 „Vom Hersteller empfohlene Höchstlast“ werden folgende Worte gestrichen:

„...auf der Herstellerplakette angegebene,...“

5. In Nummer 5 „Einbauvorschriften“ wird ein neuer Punkt eingefügt:

„5.1.5 Ohne Fahrer fahrende Wasserskooter: Wasserskooter sind entweder mit einer automatischen Motorabschaltung oder einer automatischen Schaltvorrichtung zu versehen, die das Fahrzeug in langsame, kreisförmige Vorwärtsfahrt bringt, wenn der Fahrer absteigt oder über Bord geht.“

6. Die beiden folgenden neuen Teile B und C werden diesem Anhang angefügt:

„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 gut sichtbar sind, wenn alle zum Betrieb notwendigen Teile am Motor montiert sind.

2. ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ABGASEMISSIONEN

Antriebsmotoren sind so auszulegen, herzustellen und einzubauen, dass bei ordnungsgemäßem Einbau und normalem Betrieb die Abgasemissionen die nach der folgenden Tabelle berechneten Grenzwerte nicht überschreiten.

Tabelle 1

Typ	Kohlenmonoxid			Kohlenwasserstoffe			Stick- oxide	Partikel
	$CO=A + B/P_N^n$ g/kWh			$HC=A + B/P_N^n$ g/kWh			NO_x g/kWh	
	A	B	n	A	B	n		
Zweitakt- Ottomotoren	150.0	600.0	1.0	30.0	100.0	0.75	10.0	Nicht zutreffend
Viertakt- Ottomotoren	150.0	600.0	1.0	6.0	50.0	0.75	15.0	Nicht zutreffend
Kompressions- zündungs- 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 sind Bezugskraftstoffe nach Richtlinie 98/69/EG zu verwenden (Anhang XI, Tabelle 2 und Tabelle 3).

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 beigeben kann, wenn diese erstmalig in Verkehr gebracht werden.

Unter üblicher Lebensdauer eines Motors ist Folgendes zu verstehen:

- Innenbord- und Heckmotoren: 480 Stunden oder 10 Jahre, was immer zuerst eintritt
- Wasserskootermotoren: 350 Stunden oder 5 Jahre, was immer zuerst eintritt
- Außenbordmotoren: 350 Stunden oder 10 Jahre, was immer zuerst eintritt.

4. HANDBUCH FÜR DEN EIGNER

Alle Motoren sind mit einem Handbuch für den Eigner in der (den) Sprache(n) der Gemeinschaft zu liefern, die der Mitgliedstaat, in dem sie in Verkehr gebracht werden, in Einklang mit dem Vertrag bestimmen kann. Dieses Handbuch sollte 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 Innenbord- oder Heckmotoren, Wasserskooter und Außenbordmotoren müssen den folgenden grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen genügen.

1. GERÄUSCHPEGEL

- 1.1 Sportboote mit Innenbord- oder Heckmotoren, Wasserskooter und Außenbordmotoren sind so auszulegen, 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

Motorleistung 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 kann der Grenzwert um 3 dB erhöht werden.

- 1.2 Als Alternative zu Geräuschmessungen werden bei Sportbooten mit Innenbord- oder Heckmotoren diese Anforderungen in Bezug auf die Geräuschemissionen auch dann als erfüllt betrachtet, wenn die wichtigen Konstruktionsmerkmale des Bootes mit denen eines zertifizierten Referenzbootes identisch sind oder diesen in den in der harmonisierten Norm festgelegten Grenzen entsprechen.
- 1.3 Ein „zertifiziertes Referenzboot“ ist eine spezifische Kombination von Bootskörper und Innenbord- bzw. Heckmotor, 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 Konstruktionsmerkmale und die Ergebnisse der Geräuschemissionsmessungen auf die veröffentlichte Liste der zertifizierten Referenzboote gesetzt wurden.

2. HANDBUCH FÜR DEN EIGNER

Bei Sportbooten mit Innenbord- oder Heckmotor und bei Wasserskootern enthält das nach Anhang I.A Nummer 2.5 erforderliche Handbuch für den Eigner die Angaben, die notwendig sind, 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.B.4 erforderliche Handbuch für den Eigner die Anweisungen, die notwendig sind, 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.”

B - ANHANG VI WIRD ERSETZT DURCH:

„ANHANG VI: INTERNE FERTIGUNGSKONTROLLE UND PRÜFUNGEN (Modul Aa, Variante 1)

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

A. Auslegung und Bau

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

- Stabilitätsprüfung gemäß Nummer 3.2 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen,
- Prüfung der Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen.

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

B. Geräuschemissionen

Sportboote mit Innenbord- oder Heckantrieb und Wasserskooter

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

Außenbordmotoren

An einem oder mehreren Motoren jeder Motorenfamilie, die repräsentativ für die Produktion eines Motorenherstellers sind, muss der Motorenhersteller oder sein Vertreter unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten benannten Stelle die in Anhang I.C genannten Geräuschemessungen vornehmen.

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."

C - ANHANG XIII WIRD ERSETZT DURCH:
--

“ANHANG XIII: VOM HERSTELLER BEREITGESTELLTE TECHNISCHE UNTERLAGEN

Die technischen Unterlagen im Sinne der Anhänge V, VII, VIII, IX und XI 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 entspricht.

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

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

- eine allgemeine Beschreibung des Produkttyps;
 - Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.;
 - Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind;
 - 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;
 - die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
 - Prüfberichte oder gleichwertige Berechnungen, namentlich über Stabilität gemäß Nummer 3.2 und über Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I.A);
 - Prüfberichte über Messungen der Abgasemissionen gemäß Nummer 2 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I.B),
 - Prüfberichte über Messungen der Geräuschemissionen oder Angaben zu Referenzbooten gemäß Nummer 1 der grundlegenden Anforderungen (Anhang I.C).”
-

D - ANHANG XV WIRD ERSETZT DURCH:

“ANHANG XV: SCHRIFTLICHE KONFORMITÄTSERKLÄRUNG

1. Die schriftliche Erklärung über die Konformität mit der Richtlinie ist beizufügen:
 - dem Sportboot und dem Wasserskooter; sie muss sich in dem Handbuch für den Eigner befinden (Anhang I.A Nummer 2.5);
 - den in Anhang II genannten Bauteilen;
 - den Antriebsmotoren; sie muss sich in dem Handbuch für den Eigner befinden (Anhang I.B.4).
2. Die schriftliche Konformitätserklärung muss folgende Angaben enthalten¹⁵:
 - Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten¹⁶;
 - Beschreibung des in Absatz 1 genannten Erzeugnisses¹⁷;
 - Bezugnahme auf die verwendeten einschlägigen harmonisierten Normen oder Bezugnahme auf Spezifizierungen, für die die Konformität erklärt wird;
 - gegebenenfalls Bezugnahme auf die von einer benannten Stelle ausgestellte CE-Baumusterprüfbescheinigung;
 - gegebenenfalls Namen und Anschrift der benannten Stelle;
 - Identifikation des Unterzeichners, der zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten befugt ist.
3. Im Falle von Innenbord- und Heckmotoren 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 genügt, wenn er unter Beachtung der Vorschriften des Herstellers in einem Sportboot eingebaut wird, und dass der Motor nicht in Betrieb genommen werden darf, bevor das Boot, in das er eingebaut werden soll, für mit den einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie konform erklärt wurde.”

¹⁵ Sie muss in den in Anhang I.A Nummer 2.5 genannten Sprachen abgefasst sein.

¹⁶ Firma und vollständige Anschrift; handelt es sich um einen Bevollmächtigten, so muss auch die Firma und Anschrift des Herstellers angegeben werden.

¹⁷ Beschreibung des betreffenden Erzeugnisses: Marke, Typ, Seriennummer (gegebenenfalls).

E - DER RICHTLINIE 94/25/EG WIRD FOLGENDER ANHANG XVI ANGEFÜGT:

**“ANHANG XVI: QUALITÄTSSICHERUNG IN DER FERTIGUNG (MODUL E) –
ABGASEMISSIONEN**

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Motorenhersteller, 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 Konformitätserklärung aus. Der CE-Kennzeichnung wird die Kennung der benannten Stelle hinzugefügt, die für die EG-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 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 Kontrollbesichtigung 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 regelmäßige Nachprüfungen durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt dem Hersteller einen Bericht über die Nachprüfungen.

- 4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann sie erforderlichenfalls Prüfungen zur Kontrolle 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 dritter Gedankenstrich;
 - die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Absatz 2;
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß Nummer 3.4 letzter Absatz, Nummer 4.3 und Nummer 4.4.
6. Jede benannte Stelle leitet die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme an die anderen benannten Stellen weiter.”
-

F - DER RICHTLINIE 94/25/EG WIRD FOLGENDER ANHANG XVII ANGEFÜGT:

“ANHANG XVII: PRÜFUNG DER PRODUKTION AUF ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEN ABGASNORMEN

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 Abgas- und 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:

$$\bar{x} + k \cdot s \leq L$$

s ist die Standardabweichung, wobei:

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

$\bar{x}$ = das arithmetische Mittel der Ergebnisse

x = die Einzelergebnisse der Stichprobe

L = der entsprechende Grenzwert

n = die Anzahl der Motoren in der Stichprobe

k = ein statistischer, von n abhängiger Faktor gemäß nachstehender 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 $k = 0,860 / \sqrt{n}$

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 über die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote.

DOKUMENTENUMMER:

1. DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

Diese Maßnahme zielt in erster Linie darauf ab, den Binnenmarkt im Sportbootesektor zu vollenden. Dazu sind die noch nicht von der Sportboote-Richtlinie 94/25/EG erfassten Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten zu harmonisieren.

Mit diesem Richtlinienvorschlag, der auf Artikel 95 EG-Vertrag basiert, wird die Sportboote-Richtlinie 94/25/EG abgeändert. Die vorgeschlagene Richtlinie nach dem „neuen Konzept“ legt nur die grundlegenden Anforderungen an die einschlägigen Erzeugnisse fest und verfolgt folgende Ziele:

- a) **Einbeziehung der grundlegenden Anforderungen** zur Begrenzung der Geräusch- und Abgasemissionen von Sportboot- und Wasserskootermotoren; für Letztere auch Einbeziehung der Anforderungen in Bezug auf Auslegung und Bau.

Dabei wird Folgendes angestrebt:

- Schutz der Gesundheit von Benutzern und Dritten;
- Abbau der durch abweichende Regelungen verursachten Hemmnisse und Verhütung neuer Hemmnisse;
- Beitrag zum Umweltschutz durch Absenkung der Geräusch- und Abgasemissionen von Sportboot- und Wasserskootermotoren auf ein technisch vertretbares Niveau;
- Schaffung günstiger Rahmenbedingungen ohne Wettbewerbsverzerrungen, so dass die Wirtschaft die Vorteile des Binnenmarkts nutzen kann, wodurch auch die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft gestärkt wird.

- b) **Änderung einiger Bestimmungen** der genannten Richtlinie, insbesondere im Hinblick auf Konformitätsbewertungsverfahren.

2. AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2.1. Bootsmotorenhersteller

a) Merkmale der betroffenen Unternehmen

Unter den Herstellern von *Motoren für Wasserfahrzeuge* finden sich viele KMU und einige Großunternehmen. Insgesamt werden in der Europäischen Union 87 Einheiten gezählt. Sie beschäftigen 13 320 Personen (durchschnittlich 150 Beschäftigte). Davon entfallen 2 620 Personen auf 67 KMU (durchschnittlich 40 Beschäftigte). Diese Hersteller produzieren nicht ausschließlich Motoren für Sportboote im Sinne der Richtlinie 94/25/EG. In der Regel ist die Produktpalette diversifiziert und enthält auch andere Motorentypen für verschiedene Verwendungszwecke, vor allem für die Landwirtschaft und das Verkehrswesen. Sehr oft werden die hergestellten Motoren erst nachträglich für den Antrieb von Booten, einschließlich Sportbooten, angepasst. Deshalb lässt sich der Marktanteil der ausschließlich für Sportboote bestimmten Motoren nur schwer abschätzen.

(Quelle: ICOMIA-Bericht 1997)

b) Geographische Aufgliederung der Unternehmen und des Motorenmarktes

In Europa sind Hersteller von Sportbooten in allen Mitgliedstaaten außer Luxemburg vertreten. Sie beschäftigen insgesamt 90 502 Personen. Die Zahl der Fertigungseinrichtungen beträgt 14 373. Einige Mitgliedstaaten verzeichnen eine höhere Unternehmensdichte. Über die meisten Unternehmen verfügen Frankreich (3 000 Einheiten), die Niederlande (1 525 Einheiten), Deutschland (2 500 Einheiten), das Vereinigte Königreich (3 000 Einheiten), Spanien (1 310 Einheiten) und Italien (700 Einheiten).

Es ist festzustellen, dass in 5 Mitgliedstaaten (Finnland, Griechenland, Irland, Luxemburg und Portugal) keine Motorenhersteller angesiedelt sind. Diese Branche ist vor allem in Italien mit 40 Unternehmen, im Vereinigten Königreich mit 20 Unternehmen, in Deutschland mit 10 Unternehmen und in Frankreich mit 3 Unternehmen vertreten.

Viele dieser Unternehmen beschränken sich allerdings auf Import, Vertrieb und/oder Montage der Sportboote bzw. Motoren.

(Quelle: ICOMIA und andere)

c) In welchen geographischen Gebieten befinden sich diese Unternehmen?

Die Sportbootmotorenbranche verteilt sich im Allgemeinen auf die verschiedenen Regionen der in 2.1.b angeführten Mitgliedstaaten. Es lassen sich nicht alle Regionen nennen, in denen die Branche stärker vertreten ist.

Im Vereinigten Königreich etwa befinden sich die drei größten Unternehmen in Lancashire, Dorset und Gloucestershire, in Frankreich im Departement Gironde, in Italien vor allem in der Lombardei und der Emilia Romagna und in den Niederlanden in Overijssel und Zuid-Holland.

Diese Regionen erhalten in der Regel keine Strukturbeihilfen im Rahmen von Gemeinschaftsprogrammen für regionale Entwicklung, d. h. aus dem EFPE.

2.2. Hersteller von Wasserskootern

Die Herstellung von Wasserskootern verzeichnet einen starken Aufschwung. Drei große Unternehmen teilen sich den Weltmarkt: Bombardier, Kawasaki und Yamaha. Sie haben einen Marktanteil von über 95 %.

Die Expansion dieses Marktsegments ist hauptsächlich auf die zunehmende Typenvielfalt von Wasserskootern und die damit verbundene Ausweitung der Verwendungsmöglichkeiten zurückzuführen. 1998 wurden in der EU und den EWR-Ländern 10 789 Wasserskooter verkauft, hauptsächlich in Frankreich, Spanien, dem Vereinigten Königreich, Portugal, Skandinavien und Italien. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl verzeichneten Portugal und Frankreich die meisten Verkäufe. Über die Beschäftigtenzahl in diesem Wirtschaftszweig und über die Anzahl der Unternehmen einschließlich KMU liegen keine Angaben vor.

3. WAS WERDEN DIE UNTERNEHMEN ZU TUN HABEN, UM DEM RECHTSAKT NACHZUKOMMEN?

Wie bereits unter Nummer 1 erwähnt, werden mit diesem Vorschlag vorhandene Bestimmungen geändert (sie betreffen den Bau von Sportbooten und Wasserskootern) und neue eingeführt (über Emissionen von Sportboot- und Wasserskootermotoren).

Den Herstellern von Sportbooten und Wasserskootern verschafft der Vorschlag eine größere Auswahl an Zertifizierungsverfahren für die Boote. Somit können die Hersteller nach Wunsch auf die verschiedenen Verfahren zurückgreifen, um ihre Erzeugnisse zu bewerten oder bewerten zu lassen.

Zur Emissionsbegrenzung legt der Vorschlag Folgendes fest:

- Die grundlegenden Anforderungen zum Schutz der Gesundheit der Benutzer und Dritter sowie zum Schutz der Umwelt, denen die in der Gemeinschaft in Verkehr gebrachten Sportboot- und Wasserskootermotoren genügen müssen. Für die einschlägigen Bestimmungen sind (in Abhängigkeit von den bei der Umsetzung auftretenden Schwierigkeiten) verschieden lange Anwendungszeiträume vorgesehen. Die Anforderungen sollen durch harmonisierte Normen konkretisiert werden, die die europäischen Normungsgremien CEN/CENELEC ausarbeiten und die auf freiwilliger Basis angewandt werden.
- Den abzudeckenden Gefahren angepasste Konformitätsbewertungsverfahren, nämlich Emissionsgrenzwerte für Motoren. Die Abgasemissionen sollen unter Einbeziehung Dritter gemessen werden, für die Geräuschemissionen ist hingegen ein „Referenzbootsystem“ vorgesehen, um wiederholte Prüfungen zu vermeiden. Wenn der Hersteller dieses System nutzt, bewertet er die Konformität unter seiner alleinigen Verantwortung, ohne Hinzuziehung Dritter.

4. WELCHE WIRTSCHAFTLICHEN FOLGEN WIRD DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT VORAUSSICHTLICH HABEN?

a) – für die Beschäftigung

Die beiden wichtigsten Änderungen der Richtlinie 94/25/EG, nämlich die Ausweitung des Geltungsbereichs auf Wasserskooter und die Einbeziehung von Emissionen, dürften keine besonderen Auswirkungen auf die Beschäftigung haben. Festgelegt werden zum einen die grundlegenden Anforderungen für die Herstellung von Wasserskootern und zum zweiten Emissionsgrenzwerte für Motoren.

Es lässt sich feststellen, dass die bereits geltenden Anforderungen ohne größere Änderungen auf den Bau von Wasserskootern angewandt werden. Bei der Herstellung dieser Erzeugnisse sollte nun auch, wie es für Sportboote bereits der Fall ist, auf harmonisierte Normen zurückgegriffen werden. Im Hinblick auf die Emissionswerte hingegen wird die Fertigung frühzeitig den neuen Technologien anzupassen sein.

Dadurch dürften sich eigentlich keine neuen Aufgaben ergeben, für die neue Arbeitsplätze zu schaffen sind. Eine Nachfragesteigerung infolge der Weiterentwicklung des Markts oder aufgrund des höheren Vertrauens der Benutzer zu diesen neuen Erzeugnissen könnte zur Schaffung neuer Arbeitsplätze führen.

b) – für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen

Der Vorschlag wird sich kaum unmittelbar auf die Gründung neuer Unternehmen auswirken. Bei den Investitionen werden die Unternehmen jedoch die neuen, für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte erforderlichen Technologien berücksichtigen müssen. Die vorliegenden Informationen deuten darauf hin, dass die Hersteller ihre Produktionsverfahren bereits im Sinne der Richtlinie umstellen. Die Änderungen sind also schon im Gang. Zudem werden die Anpassungen an die neuen Bestimmungen aufgrund der Übergangsfristen schrittweise und ohne gravierende negative Auswirkungen vorgenommen.

c) – für die Wettbewerbsposition der Unternehmen

Die Anpassung an die neuen Anforderungen, soweit sie nach den bereits erwähnten freiwilligen Umstellungen noch notwendig sind, und die Einbeziehung von Qualitätskriterien (Grenzwerte und Konformitätsbewertung) werden vorerst zusätzliche Kosten verursachen.

Werden diese Anpassungen jedoch schrittweise und in einem angemessenen Zeitrahmen vorgenommen, dann kommen den Unternehmen nach der Umstellung Rationalisierungseffekte zugute.

Mit der Harmonisierung voneinander abweichender Regelungen verringern sich die Selbstkosten, die durch vorhandene oder eventuelle künftige unterschiedliche Bestimmungen entstehen. Die europäische Dimension des Marktes bringt zudem Größenvorteile mit sich. Insbesondere Harmonisierungsmaßnahmen haben im Allgemeinen diese positiven Auswirkungen (vgl. KOM(96)520 „Wirkung und Wirksamkeit der Binnenmarktmaßnahmen“), die auch in den Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates von Helsinki am 10. und 11. Dezember 1999 erwähnt werden.

Die Unternehmen werden sicherlich einem verstärkten Wettbewerb mit Konkurrenten innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft ausgesetzt sein. Die oben angeführten Auswirkungen des Richtlinienvorschlags können aber die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen stärken.

Ist die gemeinschaftliche Regelung erst einmal angenommen, dann kann sich die Gemeinschaft in internationalen Verhandlungen auf sie stützen, um die Bestimmungen der Richtlinie 94/25/EG in den Geltungsbereich des mit den USA und Kanada abgeschlossenen Abkommens über die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsbewertungen (AGA) einzubeziehen und so der europäischen Wirtschaft den Marktzugang in Drittländern zu erleichtern.

5. BESTIMMUNGEN, DIE DER BESONDEREN LAGE KLEINER UND MITTLERER UNTERNEHMEN RECHNUNG TRAGEN

Der Richtlinienvorschlag sieht spezielle Bestimmungen für KMU vor, um deren Bedürfnisse besonders zu berücksichtigen. Für die KMU sind vor allem flexible Verfahren wichtig, so dass bürokratische Hemmnisse nach Möglichkeit vermieden bzw. verringert werden.

Schon durch die Beschränkung auf die Festlegung der grundlegenden Anforderungen, die durch freiwillig zu befolgende harmonisierte Normen konkretisiert werden sollen, schafft die Richtlinie einen flexiblen Rechtsrahmen. Solche harmonisierte Normen erleichtern insbesondere den KMU die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie.

Zudem erweitert der Richtlinienvorschlag die Auswahl an Zertifizierungsverfahren für Sportboote und Wasserskooter in so fern, als er für die Messung von Emissionen, insbesondere Geräuschemissionen, ein so genanntes Referenzbootsystem einführt. Mit diesem System kann ein Hersteller seine Sportbootmotoren in Eigenverantwortung für konform erklären, ohne dabei Dritte hinzuziehen zu müssen.

Ferner ist vorgesehen, bei der Umsetzung der Richtlinie die europäischen KMU-Verbände und insbesondere das BEUC eng einzubinden und über die Info-Zentren für die KMU nützliche Informationen zu verbreiten.

6. ANHÖRUNG DER SOZIALPARTNER UND DEREN AUFFASSUNGEN

Seit Beginn der Arbeiten an diesem Vorschlag im Jahr 1997 hat die Kommission anhand verschiedener Arbeitsunterlagen alle betroffenen Berufsgruppen einbezogen. Die Arbeitsunterlagen wurden in vier Treffen erörtert. Zudem wurden schriftlich Meinungen ausgetauscht, insbesondere über die letzte Fassung.

Folgende Vereinigungen und Organisationen wurden konsultiert:

a) Hersteller

- ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations)
- IMEC (ICOMIA Marine Environment Committee)
- EUROMOT (European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers).

b) Benutzer

- EBA (European Boating Association).

c) Sonstige

- CEN (Europäisches Komitee für Normung)
- RSG (Recreational craft Sectoral Group).

Auch mehrere nationale Verbände haben zum Vorschlag Stellung genommen.

Die Beteiligten haben festgestellt, dass die bestehenden Regelungen durch eine Richtlinie harmonisiert werden sollten. Nach entsprechenden Erörterungen haben die in der Richtlinie festgelegten Grundsätze ihre Unterstützung gefunden, insbesondere die Einführung eines vereinfachten Systems, mit dem der Hersteller die Zertifizierung in Bezug auf Geräuschemissionen vornehmen kann, nämlich das Referenzbootsystem.

30.03.01**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote

KOM (2000) 639 endg.; Ratsdok. 12463/00

Der Bundesrat hat in seiner 761. Sitzung am 30. März 2001 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, erstmals Grenzwerte für die Abgas- und Lärmemissionen von Sportbooten einzuführen. Allerdings bestehen gegen den Richtlinienvorschlag folgende Bedenken:

Zu Artikel 1 bis 5 des Richtlinienvorschlags

1. Bei der Festlegung von Grenzwerten ist auch zu berücksichtigen, dass stehende Binnengewässer (Seen) zur Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser dienen. Durch die Abgasbelastung aus Motorbooten werden Kohlenwasserstoffe und andere zum Teil toxische organische Verbindungen (u. a. polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, emulgierte Öle) in Seen eingetragen.

So gelten z. B. für den Bodensee schon seit 1993/1996 zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz abgestimmte Grenzwerte für die Abgas- und Lärmemissionen aller Wasserfahrzeuge, die im Bereich der Benzinmotoren strenger sind als die von der Kommission geplanten Anforderungen an die Emissionen. Außerdem zeigen die Erfahrungen mit den bisher auf der Basis der Bodensee-Regelungen zertifizierten Motoren, dass diese auch für den Bereich der Dieselmotoren überwiegend deutlich niedrigere Emissions-Messwerte als die

...

von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte einhalten. Dies gilt auch für die Kohlenwasserstoffemissionen (HC), die aus ökologischer Sicht für stehende Binnengewässer besonders kritisch zu betrachten sind.

Vor diesem Hintergrund berücksichtigt der Richtlinienvorschlag nur unzureichend die bereits vorhandenen Techniken zur Verminderung der Abgasemissionen sowie die bereits geltenden Vorschriften zur Emissionsbegrenzung von Wasserfahrzeugen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass für stehende Gewässer, die tatsächlich oder potenziell der Trinkwasserversorgung dienen, strengere Abgasemissionswerte für Antriebsmotoren festgesetzt werden. Diese sollten sich an den heute schon vorhandenen technischen Möglichkeiten sowie an bereits geltenden Rechtsvorschriften (z. B. die entsprechenden Regelungen der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung) orientieren. Darüber hinaus sollte im Richtlinienvorschlag klargestellt werden, dass die Mitgliedstaaten für diese Gewässer strengere Emissions-Grenzwerte für Sportboote festsetzen können.

2. Nach dem Richtlinienvorschlag soll die Kommission ermächtigt werden, unterstützt von einem Regelungsausschuss, Änderungen in den in Artikel 6a genannten Anhängen vorzunehmen. Für die Kommission böte sich somit die Möglichkeit, technische Anforderungen und Grenzwerte, also den zentralen Regelungsgehalt der Vorschrift, ohne Beteiligung des Ministerrats zu ändern. Die Bundesregierung wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass derartige Änderungen eines förmlichen Richtlinienverfahrens bedürfen.
3. Die Kommission sollte verpflichtet werden, spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten den Vorschlag einer Änderungsrichtlinie vorzulegen, durch den die Anforderungen und Grenzwerte für Emissionen von Sportbootmotoren dem technischen Fortschritt angepasst werden.
4. Ferner sind die Abgasemissionsgrenzwerte in der vorgesehenen Richtlinie hinsichtlich der Partikelangaben für Dieselmotoren unkonkret. Es wird hier nur die Zahl "1", jedoch ohne Angabe einer Einheit genannt. Soweit diese Zahl den Partikelgrenzwert in g/kWh bezeichnen soll, ist der Grenzwert im Vergleich zu schon bestehenden Regelungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) deutlich schwächer. Der Grenzwert für Partikelemissionen ist zu konkretisieren und unter Orientierung an den genannten Regelungen der ZKR festzusetzen.

5. Die Richtlinie regelt lediglich das Inverkehrbringen der Sportboote. Regelungen über die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte bis zum Ende der Lebensdauer der Motoren können nicht im Rahmen der Richtlinie getroffen werden. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, dass auch Motoren, die längere Zeit in Betrieb sind, die Grenzwerte einhalten. Dies könnte durch die Pflicht zur Durchführung einer regelmäßigen Nachuntersuchung erfolgen; als Beispiel wird auf eine entsprechende Regelung der Bodensee-Schifffahrts-Ordnung verwiesen.
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verlauf der Beratungen darauf hinzuwirken, dass Artikel 2 gestrichen wird.

Zu Anhang A (Anhang I Nr. 6 Teil C Nr. 1.1 Tabelle 2)

7. In Anhang A ist im Anhang I Nr. 6 Teil C in Nummer 1.1 in der Tabelle 2 und im Absatz 2 das Maß für die Grenzwerte der Geräuschemissionen von " L_{pASmax} " (= maximaler AS-bewerteter Schalldruckpegel in dB (gem. ISO 14509)) in " L_{pAFmax} " (maximaler AF-bewerteter Schalldruckpegel in dB) zu ändern.

Mit der Festlegung der Grenzwerte auf der Basis maximaler AS-bewerteter Schalldruckpegel werden den Anrainern höhere Lärmbelastungen (> 1 dB) gegenüber einer AF-Bewertung zugemutet.

Um eine Vergleichbarkeit der einzelnen Lärmquellen im europäischen Maßstab zu erreichen bzw. beizubehalten ist es hier zwingend erforderlich, diese Richtlinie der EU der bisherigen Herangehensweise des Grünbuches entsprechend anzupassen.

Initiiert durch die Festlegungen im Grünbuch werden in der Europäischen Gemeinschaft alle Anstrengungen unternommen, die nationalen Normen zu harmonisieren. Die ersten Ergebnisse der Workgroups liegen hierzu vor. Dabei werden alle Messungen mit der Zeitbewertung "Fast" durchgeführt.

Die in den einschlägigen Rechtsgrundlagen aufgeführten Grenzwerte sind dementsprechend ebenfalls in der Zeitbewertung "Fast" ausgewiesen. So werden z. B. die höchstzulässigen Fahrgeräusche für Berufsschiffe in der Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung (RheinSchUO vom 19. Dezember 1994, geändert 1997, 1998), § 8.08 Ziffer 2 mit einem maximalen Schalldruckpegel L_{pAFmax} von 75 dB(A) im Abstand von 25 m ausgewiesen.

Selbst unter der Maßgabe, dass die Geräuschprüfung nach der ISO 14509

durchgeführt wird, indem eine Erfassung der Geräuschemission mit der Zeiterfassung "Slow" erfolgt, kann der ermittelte Wert durch eine Korrektur der "Fast"-Zeitbewertung angepasst und mit dem Grenzwert L_{pAFmax} der Tabelle 2 verglichen werden.

Die höchstzulässigen Betriebsgeräusche der Berufsschifffahrt werden ebenfalls als AF-bewerteter Schalldruckpegel in dB angegeben. Eine Gleichbehandlung der Wasserfahrzeuge für Sport- und Vergnügungszwecke mit denen der Berufsschifffahrt ist sicherzustellen. Die Berufsschifffahrt darf nicht durch eine andere Bewertung benachteiligt werden.

Da Sportboote häufig in Erholungsgebieten genutzt werden bzw. in Tageszeiten mit erhöhtem Ruheanspruch, müsste jedoch für diese Wasserfahrzeuge ein schärferer Grenzwert als Vergleich herangezogen werden, aber der Grundsatz der Gleichbehandlung ist zu wahren.

8. Im Hinblick auf die im Richtlinienvorschlag enthaltenen Geräuschpegel bittet der Bundesrat die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass die Grenzwerte der Tabelle 2 im Anhang I, Ziffer 6., Buchstabe C, Nr. 1.1 auch für zwei- und mehrmotorige Einheiten ohne Erhöhung des maximalen Schalldruckpegels einzuhalten sind.

Zu Anhang A (Anhang I Nr. 6 Teil C Nr. 1.1 Abs. 3)

9. In Anhang A ist im Anhang I Nr. 6 Teil C in Nummer 1.1 der Absatz 3 zu streichen.
10. Eine Überschreitung der Grenzwerte (Nummer 1.1, Tabelle 2) durch zwei- und mehrmotorige Einheiten stellt eine ungerechtfertigte Bevorteilung dieser Boot-Motor-Kombinationen dar, die sachlich nicht gerechtfertigt ist und zu einer nicht vertretbaren gesundheitlichen Beeinträchtigung der Bevölkerung führt.

Mit einer Ausnahmeregelung für mehrmotorige Einheiten, wie sie unter Ziffer 1.1 im Richtlinienvorschlag ausgewiesen wird, wird das angestrebte Ziel, durch Verringerung der Geräuschemissionen die menschliche Gesundheit, das Wohl der Bevölkerung und eine intakte Umwelt zu schützen, nicht erreicht.

Durch die ganzheitliche Betrachtung der Boot-Motor-Kombination, die sowohl beim Bau als auch bei der Zertifizierung zu Grunde gelegt werden muss, ist eine Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie möglich und technisch realisierbar. Demzufolge kann auch bei mehrmotorigen Boot-Motor-Kombinationen eine

Überschreitung der maximal zulässigen Schalldruckpegel erreicht werden, wenn entsprechend leisere Motoren genutzt werden.