



Brüssel, den 21.1.2022
COM(2022) 21 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

über die Anwendung der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

1. Einführung

Am 20. November 2013 wurde die Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder¹ (im Folgenden „Richtlinie“ oder „Sportbootrichtlinie“) verabschiedet. Mit ihr soll ein hohes Schutzniveau für die Gesundheit und Sicherheit von Menschen sowie für die Umwelt sichergestellt und gleichzeitig durch die Festlegung harmonisierter Anforderungen für Sportboote und Wassermotorräder (im Folgenden „Wasserfahrzeuge“) und Mindestanforderungen an die Marktüberwachung das Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet werden.

Die Richtlinie sollte von den Mitgliedstaaten der EU und des EWR (im Folgenden „Mitgliedstaaten“) bis zum 18. Januar 2016 in nationales Recht umgesetzt werden und war ab diesem Tag in allen diesen Ländern anwendbar.

Nach Artikel 51 Absatz 2 der Sportbootrichtlinie muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 18. Januar 2022 und danach alle fünf Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie vorlegen. Diesem Bericht müssen die Antworten der Mitgliedstaaten auf den von der Kommission übermittelten Fragebogen zugrunde liegen. Die Mitgliedstaaten übermittelten ihre Antworten und werden künftig alle fünf Jahre aufgefordert, sich an einer solchen Befragung zu beteiligen.

Die Kommission hat die Richtlinie seit ihrem Inkrafttreten einer Bewertung unterzogen.

Zur Stützung dieses Berichts wertete die Kommission die Antworten der Mitgliedstaaten auf ihren am 22. März 2020 herausgegebenen Fragebogen aus, der Fragen zu verschiedenen Aspekten der Anwendung und Durchsetzung der Sportbootrichtlinie enthielt.

2. Ziel und wesentliche Bestimmungen der Richtlinie

Mit der Sportbootrichtlinie wurde die Richtlinie 94/25/EG² in der durch die Richtlinie 2003/44/EG³ geänderten Fassung aufgehoben, um den technologischen Entwicklungen und den Umweltauflagen auf dem Markt Rechnung zu tragen und die

¹ Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90); Berichtigung der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013).

² Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15).

³ Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2003 zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. L 214 vom 26.8.2003, S. 18).

Rahmenbedingungen für das Inverkehrbringen der unter diese Richtlinie fallenden Produkte zu präzisieren.

Mit der Sportbootrichtlinie wurde der rechtliche Rahmen dafür geschaffen, die Vorschriften und Verfahren für Entwurf und Herstellung von auf dem EU-Markt in Verkehr gebrachten Wasserfahrzeugen zu harmonisieren. Sie trägt den Änderungen infolge der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen⁴ Rechnung und enthält horizontale Bestimmungen über

- die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen,
- die CE-Kennzeichnung,
- den Rahmen für eine Überwachung des EU-Marktes,
- die allgemeinen Pflichten der Wirtschaftsakteure,
- die Vermutung der Konformität.

Außerdem gibt sie die Bestimmungen wieder, die für die Verfahren zur Behandlung von Produkten, die mit einer Gefahr verbunden sind, bestehen und für die von der Richtlinie erfassten Produkte gelten.

Die Sportbootrichtlinie enthält administrative Anforderungen und Schutzanforderungen an Wasserfahrzeuge. Zu den administrativen Anforderungen gehören das Anbringen einer CE-Kennzeichnung und einer Herstellerplakette sowie die Beifügung der technischen Unterlagen, des Handbuchs für den Eigner und der EU-Konformitätserklärung. Des Weiteren werden in der Richtlinie Anforderungen an die Baumusterprüfung und Qualitätskontrollverfahren festgelegt.

Mit ihr werden die Sicherheits- und Umwelteigenschaften von Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m, die für Sport- oder Freizeit Zwecke bestimmt sind, geregelt, indem die Anforderungen an Auslegung, Bau und Emissionen festgelegt werden. Darüber hinaus sind bestimmte Bauteile abgedeckt, z. B. mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb.

Die Richtlinie enthält umfangreiche Sicherheitsanforderungen an Bauweise, Stabilität, Auftrieb und Schwimmfähigkeit von Wasserfahrzeugen. Sie regelt auch die Vermeidung von Überflutungen und den Schutz gegen Gewässerverschmutzung, Steuerung, Sicht, Bedienung und Ankern sowie die Einbauvorschriften für Motor-, Gas-, Elektro- und Kraftstoffsysteme.

Nach Artikel 5 der Sportbootrichtlinie dürfen die Mitgliedstaaten die Anforderungen festlegen, die sie im Hinblick auf folgende Aspekte für erforderlich halten:

- Schifffahrt auf bestimmten Gewässern im Hinblick auf den Umweltschutz,
- Struktur der Wasserwege,
- Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30) und Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

Dies ist zulässig, solange diese Bestimmungen keine Änderungen an Wasserfahrzeugen, die bereits mit dieser Richtlinie übereinstimmen, erfordern und solange sie gerechtfertigt sind und in einem angemessenen Verhältnis zu den zu erreichenden Zielen stehen.

Im Vergleich zum früheren Rechtsrahmen der Richtlinie 94/25/EG in der durch die Richtlinie 2003/44/EG geänderten Fassung führten die neuen Bestimmungen der Sportbootrichtlinie insbesondere zu folgenden Änderungen:

- Präzisierung des Geltungsbereichs der Richtlinie (durch den Ausschluss von Amphibienfahrzeugen, Festlegungen zu den ausgenommenen Arten von Kanus und Kajaks und die Aufnahme motorbetriebener Surfbretter),
- Einführung sektorspezifischer Definitionen für die Begriffe „für den Eigengebrauch gebaute Wasserfahrzeuge“ und „private Einführer“ sowie Erweiterung der bisherigen Begriffsbestimmung für „Antriebsmotoren“, sodass auch innovative Antriebslösungen abgedeckt sind,
- strengere Grenzwerte für Abgasemissionen,
- verschärfte Sicherheitsanforderungen, die unter anderem den Schutz vor dem Überbordfallen, eine verbesserte Sicht vom Hauptsteuerstand, den Schutz gegen Gewässerverschmutzung, einen verbesserten Auftrieb und den Notausstieg aus Mehrumpfböten betreffen,
- zusätzliche Bestimmungen über den Einbau und Schutz elektrischer Systeme (womit dem zunehmenden Einsatz von Hybridsystemen Rechnung getragen wird),
- Bezeichnungen für die Entwurfskategorien von Wasserfahrzeugen, die nur auf den wesentlichen Umweltbedingungen für die Schifffahrt, nämlich bestimmten Bereichswerten für Windstärke und signifikante Wellenhöhe, basieren.

3. Umsetzung und Durchführung

Damit die in der der Richtlinie vorgesehenen Ziele erreicht werden können, wurden bestimmte Aspekte der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten in Bezug auf die in ihren Geltungsbereich fallenden Produkte harmonisiert.

Nach Artikel 54 Absatz 1 waren die Mitgliedstaaten verpflichtet, bis zum 18. Januar 2016 die zur Erfüllung dieser Richtlinie erforderlichen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen und zu veröffentlichen, damit die Maßnahmen ab diesem Tag angewendet werden konnten.

Die Kommission prüfte umfassend, wie die Mitgliedstaaten die Richtlinie umgesetzt haben. Die Mitgliedstaaten wählten dafür unterschiedliche Vorgehensweisen: einige arbeiteten die Richtlinie in bestehende Rechtsvorschriften (z. B. ihre Zivilgesetzbücher) ein, andere verabschiedeten einen neuen Rechtsakt, mit dem die Richtlinie fast wörtlich umgesetzt wurde, und wieder andere entschieden sich für eine Kombination aus beidem.

Die Prüfungen der Kommission ergaben, dass die Mitgliedstaaten die Richtlinie vollständig und konsequent umgesetzt und durchgeführt haben. Bei der Umsetzung der rechtlichen Bestimmungen der Richtlinie in nationales Recht wurden keine wesentlichen Probleme festgestellt. Dies gilt insbesondere für die Bestimmungen über das Inverkehrbringen von

Produkten und die damit verbundenen Verpflichtungen i) der Hersteller und Bevollmächtigten, ii) der Mitgliedstaaten hinsichtlich ihrer Rolle und Zuständigkeiten, iii) im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungsverfahren und iv) der notifizierten Stellen.

Einige Unterschiede wurden hingegen bei der Marktüberwachung festgestellt, insbesondere im Hinblick auf den Umfang, in dem die Mitgliedstaaten Aktivitäten überwachen. Dies hängt in erster Linie davon ab, ob für diesen speziellen Bereich im Vergleich zu anderen durch EU-Harmonisierungsvorschriften geregelten Bereichen des Binnenmarktes ausreichende Ressourcen bereitgestellt werden.

Bisher wurden noch keine Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten wegen Nichteinhaltung oder nicht ordnungsgemäßer Umsetzung oder Anwendung der Sportbootrichtlinie auf der Grundlage einer von Amts wegen durchgeführten Überprüfung der Umsetzung oder aufgrund bei der Kommission eingegangener Beschwerden über die Anwendung der Sportbootrichtlinie eingeleitet.

Nach Artikel 49 Absatz 1 der Richtlinie kann die Kommission spezifische Durchführungsrechtsakte erlassen, um den Fortschritten bei der Erweiterung des technischen Wissens Rechnung zu tragen und eine einheitliche Anwendung der Richtlinie sicherzustellen.

Im Januar 2017 erließ die Kommission auf der Grundlage von Artikel 49 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1⁵. Darin wurden die detaillierten Verfahren zur Kennzeichnung von Wasserfahrzeugen nach Anhang I Teil A Nummer 2.1 der Sportbootrichtlinie, einschließlich terminologischer Klarstellungen (hinsichtlich des Ländercodes und des eindeutigen Herstellercodes), sowie die Verfahren für die Zuweisung und Verwaltung der Herstellercodes für außerhalb der EU ansässige Hersteller festgelegt. Außerdem sieht die Richtlinie vor, dass andere Merkmale der Identifizierungsnummer von Wasserfahrzeugen (z. B. ihre Zusammensetzung und ihr Anbringungsort) durch einschlägige harmonisierte Normen geregelt werden.

In Artikel 47 der Richtlinie wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Änderung bestimmter Vorschriften der Richtlinie zu erlassen. Bislang hat die Kommission noch keine delegierten Rechtsakte erlassen. Im April 2018 übermittelte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Ausübung der Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte⁶, wie in Artikel 48 Absatz 2 der Richtlinie vorgesehen. In Übereinstimmung mit Artikel 48 Absatz 2 Satz 3 der Richtlinie wurde die Befugnisübertragung stillschweigend bis zum 17. Januar 2024 verlängert.

Im Juni 2018 veröffentlichte die Kommission nach Konsultationen mit den für die Umsetzung und Durchsetzung der Richtlinie zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sowie mit Interessenvertretern der Wirtschaft und der Verbraucher ein Leitliniendokument zur

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1 der Kommission vom 3. Januar 2017 über Verfahren zur Kennzeichnung von Wasserfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Sportboote und Wassermotorräder, C/2016/8611 (ABl. L 1 vom 4.1.2017, S. 1).

⁶ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Ausübung der Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte, die der Kommission gemäß der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG übertragen wurde, COM(2018) 182 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/ALL/?uri=CELEX%3A52018DC0182>.

Sportbootrichtlinie⁷ (im Folgenden „Leitlinien zur Sportbootrichtlinie“). Diese Leitlinien sollen den nationalen Behörden und Gerichten helfen, die Richtlinie einheitlich und konsequent anzuwenden, indem praktische Hinweise zu den wichtigsten Begriffen und Bestimmungen der Richtlinie gegeben werden. Die Mitgliedstaaten betrachten die Leitlinien zur Sportbootrichtlinie als nützlichstes Instrument zur Förderung der Einhaltung der Richtlinie.

Die Umsetzung und Durchführung der Richtlinie wird von gut etablierten sektoralen Arbeitsgruppen unterstützt, an denen Vertreter aller relevanten Akteure auf EU-Ebene beteiligt sind: Mitgliedstaaten, notifizierte Stellen, Normungsgremien und Interessenvertreter aus Wirtschaft, Verbraucherorganisationen und Umweltverbänden. Dies sind im Einzelnen:

- der auf der Grundlage von Artikel 50 Absatz 1 der Richtlinie eingesetzte Ausschuss für die Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für Sportboote (im Folgenden „Ausschuss“),
- die Sachverständigengruppe der Kommission für Sportboote und Wassermotorräder (im Folgenden „Sachverständigengruppe“), die zuvor als Arbeitsgruppe zur Sportbootrichtlinie tätig war,
- die Gruppe für die Verwaltungszusammenarbeit (Administrative Cooperation Group) bei der Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Sportbootrichtlinie (im Folgenden „AdCo-Gruppe“),
- die sektorale Gruppe für Sportboote (Recreational Craft Sectoral Group) – Koordinierungsgruppe der notifizierten Stellen im Zusammenhang mit der Sportbootrichtlinie (im Folgenden „RSG“).

4. Von den Mitgliedstaaten übermittelte Informationen zum Fragebogen der Kommission vom 22. März 2020, der auf der Grundlage von Artikel 51 Absatz 1 der Sportbootrichtlinie herausgegeben wurde

In Übereinstimmung mit Artikel 51 Absatz 1 der Sportbootrichtlinie versandte die Kommission am 22. März 2020 einen Fragebogen über die Anwendung der Richtlinie an die Mitgliedstaaten der EU und des EWR. Die Frist für die Einreichung der Antworten endete am 18. Januar 2021. Am 2. Januar 2021 wurde ein Erinnerungsschreiben versandt, in dem die Frist bis zum 1. März 2021 verlängert wurde. In der Sitzung der Sachverständigengruppe am 1. März 2021 wurden die Mitgliedstaaten, von denen noch keine Antwort eingegangen war, aufgefordert, die Antworten auf den Fragebogen unverzüglich zu übermitteln.

Bis heute liegen von sechs Mitgliedstaaten (Ungarn, Litauen, Polen, Tschechien, Griechenland und Kroatien) noch immer keine Antworten auf den Fragebogen vor.

Der Fragebogen umfasste 35 Fragen, die sich auf verschiedene Aspekte der Anwendung und Durchsetzung der Sportbootrichtlinie bezogen und in drei Teile gegliedert waren. Der erste Teil konzentrierte sich auf allgemeine Fragen zur Umsetzung und Durchsetzung der

⁷ [DocsRoom - Europäische Kommission \(europa.eu\)](https://docsroom.europa.eu).

Sportbootrichtlinie in den nationalen Rechtssystemen. Der zweite Teil betraf einige spezifische Bestimmungen der Richtlinie, die die Kommission als besonders komplex erachtet und zu denen sie häufig Fragen zur Auslegung erhält. Im dritten Teil ersuchte die Kommission die Mitgliedstaaten, alle sonstigen relevanten Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Sportbootrichtlinie anzusprechen, und thematisierte die Möglichkeit, die Zulassung von Wasserfahrzeugen in der EU/im EWR zu harmonisieren.

Im Hinblick auf die Umsetzung und Durchführung der Richtlinie in den nationalen Rechtssystemen gab keiner der Befragten größere inhaltliche Lücken oder Mängel in der Richtlinie an, die eine wirksame Durchsetzung verhindern würden.

Alle Mitgliedstaaten, die von der in Artikel 5 der Sportbootrichtlinie vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, einzelstaatliche Vorschriften über i) die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern im Hinblick auf den Umweltschutz, ii) die Struktur der Wasserwege und iii) die Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen zu erlassen, bestätigten, dass diese einzelstaatlichen Vorschriften keine Änderung an Wasserfahrzeugen erfordern, die bereits der Richtlinie entsprechen. In diesem Zusammenhang bestätigten die Mitgliedstaaten, dass die nationalen Schifffahrtvorschriften im Allgemeinen verstanden und wirksam durchgesetzt werden.

Alle Mitgliedstaaten, die auf den Fragebogen geantwortet haben, halten die Durchsetzungsmaßnahmen in ihren Ländern grundsätzlich für wirksam. Sie sind der Auffassung, dass ihren Behörden angemessene Sanktionen und Rechtsmittel zur Verfügung stehen und ein hoher Einhaltungsgrad besteht. Fünf Mitgliedstaaten⁸ wiesen jedoch darauf hin, dass ihre Ressourcen für die Marktüberwachung in diesem Sektor knapp seien, was einer umfassenden Durchsetzung der Richtlinie im Wege stehe. Darüber hinaus wiesen zwei Mitgliedstaaten (Italien und Irland) darauf hin, dass es aufgrund der besonderen Merkmale des Sektors (z. B. kleine Familienbetriebe, als Einzelprodukte hergestellte Wasserfahrzeuge) schwierig sei, bei der Durchsetzung einheitlich vorzugehen und sicherzustellen, dass die Richtlinie vollständig verstanden und durchgeführt wird. Drei weitere Mitgliedstaaten (Italien, Spanien und Belgien) nannten als wirksamstes Instrument zur Durchsetzung der Vorschriften ein strenges Vorgehen bei der Zulassung von Wasserfahrzeugen.

Die Mitgliedstaaten wurden auch gefragt, ob die mögliche Harmonisierung der Zulassungsvorschriften für Wasserfahrzeuge in der EU/dem EWR zur Erreichung der Ziele der Richtlinie beitragen würde. Zu diesem Thema gab es unterschiedliche Ansichten. Die meisten Mitgliedstaaten (auch Island und Norwegen) lehnten diese Idee grundsätzlich nicht ab. Sie wiesen jedoch darauf hin, dass ein endgültiger Standpunkt nur auf der Grundlage eines konkreten Kommissionsvorschlags nach eingehender Beratung mit den anderen Mitgliedstaaten bezogen werden könne. Fünf Mitgliedstaaten (Österreich, Belgien, Zypern, Deutschland und Malta) waren der Ansicht, dass eine Harmonisierung unnötig sei und nicht zur Erreichung der Ziele der Richtlinie beitragen würde. Die Befragten wiesen darauf hin, dass die Harmonisierung der Zulassungsvorschriften für Wasserfahrzeuge einige Aspekte des Steuer- und Eigentumsrechts berühren würde, die nicht Gegenstand der Richtlinie seien, da sie nicht die Produktsicherheit betreffen.

⁸ Schweden, Bulgarien, Finnland, die Niederlande und Italien.

Die meisten Länder gaben an, dass bezüglich der Klarheit und Anwendung von Artikel 2 Absatz 1 (Geltungsbereich) und Artikel 2 Absatz 2 (Ausschlüsse) keine Schwierigkeiten bestanden. Mehrere Befragte⁹ bestätigten, dass die meisten Fragen zur Auslegung der Richtlinie in den Leitlinien zur Sportbootrichtlinie behandelt werden oder auf den Sitzungen der AdCo-Gruppe und der RSG beantwortet wurden.

Sieben Mitgliedstaaten¹⁰ gaben jedoch an, dass es teilweise schwierig gewesen sei, zu entscheiden, ob neu auf dem Markt eingeführte Wasserfahrzeuge in den Geltungsbereich der Sportbootrichtlinie fallen. Damit wird möglicherweise angeregt, die Einführung von mit neuen Technologien ausgestatteten Produkten im Geltungsbereich besser zu berücksichtigen.¹¹ Fünf Mitgliedstaaten¹² wiesen auf Unsicherheiten bei der praktischen Anwendung von zwei Begriffsbestimmungen hin: „größerer Umbau des Motors“ und „größerer Umbau des Wasserfahrzeugs“. Vier weitere Mitgliedstaaten berichteten über Unsicherheiten hinsichtlich der praktischen Anwendung der in Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Ausschlussbedingungen auf Tragflügelboote; dies erfordere weitere Leitlinien oder die Aufnahme von Tragflächenbooten in den Geltungsbereich der Sportbootrichtlinie.¹³

Was die Definition des Begriffs „unvollständiges Wasserfahrzeug“ in Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 5 der Richtlinie in Verbindung mit Anhang III (bezüglich der Angaben in einer Erklärung zu einem unvollständigen Wasserfahrzeug) betrifft, so gaben die meisten Mitgliedstaaten keine größeren Schwierigkeiten an. Aus den Rückmeldungen der Befragten geht hervor, dass dieses Thema in den Leitlinien zur Sportbootrichtlinie ausreichend behandelt wurde.

Drei Mitgliedstaaten (Frankreich, Lettland und Italien) wiesen jedoch darauf hin, dass die Erklärung nach Anhang III unvollständigen Wasserfahrzeugen in der Praxis nur selten beigefügt ist, da ihre Hersteller unzureichend über diese Anforderung informiert sind. Diese Hersteller führen in der Regel bestimmte Arbeiten im Auftrag des Endherstellers aus und gehen davon aus, dass die EU-Konformitätserklärung, die der Hersteller für das in Verkehr gebrachte Endprodukt ausstellt, ausreichend ist. Ein Mitgliedstaat (Schweden) sowie Norwegen schlugen vor, strengere Vorschriften für die Hersteller unvollständiger Wasserfahrzeuge festzulegen, wobei unvollständige Wasserfahrzeuge in der Sportbootrichtlinie klar definiert werden sollten und die vollständige technische Dokumentation in der Phase der Bauausführung der Erklärung in Anhang III beizufügen sein sollte.

⁹ Bulgarien, Island, Irland, die Niederlande, Portugal, die Slowakei und Schweden.

¹⁰ Österreich, Belgien, Bulgarien, Irland, Italien, die Niederlande und Portugal.

¹¹ Im Einzelnen wurden die folgenden neuartigen Wasserfahrzeuge angeführt: elektrisch angetriebene Surfbretter (Belgien), Boote mit Jetski-Antrieb (Irland), als Hausboote genutzte schwimmende Einheiten (Italien und Frankreich), verschiedene Arten von Einheiten mit Tragflügeln, Halbtauchereinheiten, mit Außenbordmotor betriebene Surfbretter und Jetskis mit einer Länge unter 2,5 m sowie Wasserfahrzeuge mit rein elektrischem oder hybridem Antrieb (Schweden, Frankreich). Österreich schlug vor, in Artikel 2 Absatz 2 der Sportbootrichtlinie keine erschöpfende Ausschlussliste festzulegen, sondern eine Reihe von Merkmalen, etwa hinsichtlich der Schwimmfähigkeit oder Stabilität, anzugeben, die den Ausschluss von Produkten aus dem Geltungsbereich bedingen.

¹² Bulgarien, Zypern, Italien, Spanien und Norwegen.

¹³ Frankreich, Italien, Norwegen und Schweden.

Hinsichtlich der Bestimmungen über Motoren, die zwecks Einbau in ein Wasserfahrzeug angepasst wurden (Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie), gaben die meisten Mitgliedstaaten mit Erfahrungen in diesem Bereich an, dass es keine Probleme bei der Auslegung und Durchsetzung gebe. Den Angaben mehrerer Mitgliedstaaten¹⁴ zufolge sind ihre Marktaufsichtsbehörden nicht in der Lage, zu überprüfen, ob bei eingebauten oder angepassten Motoren die Grenzwerte für Abgasemissionen eingehalten werden. Es fehle ihnen an Ressourcen und geeigneten tragbaren Geräten für solche Prüfungen. Stattdessen würden sie auf die von den notifizierten Stellen durchgeführten Dokumentenprüfungen und Bewertungen zurückgreifen. Schweden schlug vor, dass die Anpassung von Motoren nur Motorherstellern gestattet sein sollte. Zwei weitere Mitgliedstaaten¹⁵ wiesen auf Auslegungsprobleme in Bezug auf die Beziehung hin, die zwischen dem Originalhersteller und der Person, die die Anpassung des Motors vornimmt, besteht.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten¹⁶ hält die in Artikel 12 der Richtlinie festgelegten Pflichten der privaten Einführer für klar und angemessen. Drei Mitgliedstaaten¹⁷ würden eine Definition des Begriffs „nichtgewerbliche Tätigkeit“ in Bezug auf private Einführer begrüßen.

Den Angaben von elf Mitgliedstaaten¹⁸ zufolge sind privat eingeführten Wasserfahrzeugen nur selten technische Unterlagen beigelegt. Für private Einführer sei es aufwendig und teuer, die in Anhang IX der Richtlinie geforderten technischen Unterlagen zu erstellen. Eine realistischere Anforderung als die Vorlage der vollständigen Dokumentation könne darin bestehen, dass die verfügbaren technischen Unterlagen beizufügen sind. Unterschiedliche Auslegungen gibt es auch im Hinblick darauf, was nach Artikel 12 Absatz 2 der Sportbootrichtlinie unter „angemessenem Sachverstand“ zu verstehen ist. Nach dieser Bestimmung muss ein privater Einführer die technischen Unterlagen unter Inanspruchnahme „angemessenen Sachverstands“ erstellen lassen, falls die technischen Unterlagen beim Hersteller nicht verfügbar sind. Obwohl die Mitgliedstaaten grundsätzlich anerkennen, dass die notifizierten Stellen über den erforderlichen Sachverstand zur Erstellung der einschlägigen technischen Unterlagen verfügen, lassen fünf Mitgliedstaaten¹⁹ nur Schiffbauingenieure und nautische Sachverständige für diese Arbeit zu. Der Grund dafür sind mögliche Interessenkonflikte, wenn notifizierte Stellen die einschlägigen technischen Unterlagen erstellen und gleichzeitig Konformitätsbewertungen durchführen.

Die Auswahl und die Beschreibungen der Konformitätsbewertungsmodule sind für die meisten Mitgliedstaaten nachvollziehbar.²⁰ Konkret gab Italien dazu an, die Module A und A1 würden für Wasserfahrzeuge am häufigsten verwendet, die Module D, E und H hingegen nur selten. Norwegen fügte hinzu, einige kleine Hersteller würden Modul A1 fälschlicherweise so

¹⁴ Zypern, Italien und Schweden.

¹⁵ Bulgarien und Frankreich.

¹⁶ Österreich, Belgien, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Irland, Lettland, Luxemburg, Malta, die Niederlande, Rumänien, die Slowakei, Slowenien und Spanien.

¹⁷ Bulgarien, Schweden und Norwegen.

¹⁸ Belgien, Bulgarien, Zypern, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, die Niederlande, Portugal, Spanien und Schweden.

¹⁹ Finnland, Irland, Italien, Portugal und Spanien.

²⁰ Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Irland, Lettland, Luxemburg, Malta, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien und Spanien.

verstehen, dass damit alle grundlegenden Anforderungen bewertet werden und nicht nur diejenigen, die sich speziell auf Stabilität, Auftrieb und Geräuschemissionen von Wasserfahrzeugen beziehen. Drei Befragte²¹ gaben jedoch an, kleine Unternehmen würden die Unterschiede zwischen den Modulen nicht ausreichend kennen und verstehen.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten gab an, dass bei der Auslegung und Durchsetzung der Begutachtung nach Bauausführung (Post-Construction Assessment – PCA) in den in Artikel 19 Absätze 2 bis 4 beschriebenen Szenarien keine Probleme bestehen. Mehrere Befragte²² berichten über Missverständnisse bei der Anwendung der PCA durch private Einführer (Artikel 19 Absatz 2) und durch Personen, die das Wasserfahrzeug verändern oder umbauen (Artikel 19 Absatz 3). Einige Mitgliedstaaten²³ berichten über Probleme bei der Frage, was einen „größeren Umbau des Wasserfahrzeugs“ bzw. einen „größeren Umbau des Motors“ darstellt, und schlagen vor, die Beschreibung in der Richtlinie zu präzisieren. Dazu bestehen unterschiedliche Ansichten. Norwegen vertritt die Auffassung, dass fast alle Änderungen einen größeren Umbau des Wasserfahrzeugs darstellen können, wenn die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt sind. Hingegen ist Italien der Ansicht, dass ein größerer Umbau des Wasserfahrzeugs nur vorliegt, wenn sich dadurch wesentliche technische Merkmale des Produkts (Abmessungen, Kapazität, Leistung usw.) ändern. Frankreich und Spanien haben hierzu nationale Leitlinien herausgegeben.

Zwei Mitgliedstaaten²⁴ verfügen ihren Angaben zufolge weder über die Verfahren noch das Fachwissen, um zu überprüfen, ob die Person, die ein Wasserfahrzeug umbaut, einen größeren Umbau des Wasserfahrzeugs vornimmt. Andere²⁵ berichten, dass einige Endbenutzer es vorziehen, die Änderungen an ihren Wasserfahrzeugen nicht als größere Umbauten zu deklarieren, um die Kosten der PCA zu vermeiden.

Die meisten Mitgliedstaaten²⁶ geben keine Probleme bei der Identifizierung von „für den Eigengebrauch gebauten Wasserfahrzeugen“ an. Einige Mitgliedstaaten²⁷ vertreten die Ansicht, dass eine Zulassungspflicht für Boote für die Durchsetzung dieser Vorschrift unerlässlich ist. Einige andere Länder²⁸ haben Checklisten zu der Frage erarbeitet, ob ein „Bau für den Eigenbedarf“ vorliegt.

Vier Mitgliedstaaten²⁹ erklären ausdrücklich, dass die PCA eine geeignete Lösung für die Reglementierung gebrauchter Wasserfahrzeuge aus der EU und aus Drittländern wäre, die keine CE-Kennzeichnung aufweisen und für die keine EU-Konformitätserklärung oder technische Unterlagen vorliegen. Die aus Drittländern eingeführten gebrauchten Wasserfahrzeuge werden von Privatpersonen genutzt, die häufig nicht über ihre gesetzlichen Pflichten oder die geltenden Normen und Verwaltungsvorschriften informiert sind. Die

²¹ Frankreich, Schweden und Norwegen.

²² Zypern, Frankreich, Italien, die Niederlande, Norwegen, Spanien und Schweden.

²³ Belgien, Frankreich, Finnland, die Niederlande und Schweden.

²⁴ Belgien und Bulgarien.

²⁵ Italien und Frankreich.

²⁶ Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Deutschland, Irland, Luxemburg, Portugal, Rumänien, Slowakei und Slowenien.

²⁷ Zypern, Finnland und Malta.

²⁸ Frankreich, Spanien und Malta.

²⁹ Italien, die Niederlande, Irland und Norwegen.

Behörden der Mitgliedstaaten verlassen sich darauf, dass die notifizierte Stellen diese Personen über ihre Pflichten unterrichten.

Den Angaben von sieben Mitgliedstaaten³⁰ zufolge liegen den notifizierte Stellen bei der Durchführung der PCA oftmals keine detaillierten technischen Unterlagen oder die historischen Navigationsdaten vor, die sie zur Bestimmung der Entwurfskategorie des Wasserfahrzeugs benötigten. Italien und Spanien gaben an, dass dies weitere Prüfungen und Berechnungen durch Laboratorien oder Berater erforderlich mache. Die notifizierte Stellen bewerten Zeichnungen, führen Berechnungen durch und nehmen zerstörungsfreie Prüfungen (Röntgen-, Ultraschallprüfung) vor, um die ausgeführten Arbeiten nachzuweisen. Es wird davon ausgegangen, dass die Stabilitätsprüfung in jedem Fall erforderlich ist und andere Prüfungen (Manövrieren, Signalprüfung) abhängig vom Einzelfall durchgeführt werden. Um die Transparenz des Bewertungsverfahrens sicherzustellen, verlangt Italien von den notifizierte Stellen, dass sie ihre Bewertung anhand von Video- und Fotomaterial nachweisen.

In Bezug auf die in Artikel 40 Absatz 1 der Sportbootrichtlinie vorgesehenen Meldepflichten der notifizierte Stellen beurteilten neun Mitgliedstaaten³¹, die der Kommission die Konformitätsbewertungsstellen für die Sportbootrichtlinie gemeldet hatten, die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den notifizierte Stellen und den notifizierenden Behörden als sehr gut. Diese Befragten gaben an, dass die notifizierte Stellen den notifizierenden Behörden regelmäßig (in der Regel jährlich) Bewertungsberichte vorlegen und verpflichtend an den Sitzungen der RSG teilnehmen.

Bezüglich der Anwendung der allgemeinen grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang I Teil A Nummer 2.1 der Richtlinie gaben mehrere Mitgliedstaaten an, dass bei der Auslegung und Durchsetzung der einschlägigen Bestimmungen der Sportbootrichtlinie keine besonderen Probleme bestehen.³² Andere Befragte³³ beurteilten es jedoch teilweise als schwierig, den Begriff „Modelljahr“ im Rahmen der Kennzeichnung von Wasserfahrzeugen auszulegen. Zwei Mitgliedstaaten³⁴ berichteten über einige Schwierigkeiten bezüglich der grundlegenden Anforderung in Anhang I Teil A Nummer 2.3 der Sportbootrichtlinie (Schutz vor dem Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel) und den einschlägigen harmonisierten Normen. Mehrere Befragte³⁵ wiesen auf praktische Probleme hin, die sich aus den fehlenden Bestimmungen bezüglich der Sprachfassung des Eignerhandbuchs in Anhang I Teil A Nummer 2.5 der Richtlinie ergeben würden. Zwei weitere Mitgliedstaaten³⁶ gaben an, dass innerhalb der Marktaufsichtsbehörden fortlaufende Diskussionen darüber geführt werden, wie die grundlegende Anforderung in Anhang I Teil A Nummer 2.4 der Sportbootrichtlinie (Sicht vom Hauptsteuerstand) auszulegen ist.

³⁰ Belgien, Bulgarien, Zypern, Frankreich, Italien, die Niederlande und Spanien.

³¹ Belgien, Estland, Finnland, Frankreich, Irland, Deutschland, Italien, die Niederlande und Spanien.

³² Österreich, Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Irland, Luxemburg, Portugal, Slowakei und Slowenien.

³³ Bulgarien, Finnland, Frankreich, Italien, die Niederlande, Norwegen, Rumänien und Schweden.

³⁴ Frankreich und Italien.

³⁵ Zypern, Island, die Niederlande und Norwegen.

³⁶ Lettland und die Niederlande.

Im Hinblick auf die grundlegenden Anforderungen an die Abgasemissionen von Antriebsmotoren (Anhang I Teil B der Richtlinie) berichtete keiner der Mitgliedstaaten über Probleme bezüglich der Klarheit oder Durchsetzung der in Anhang I Teil B Nummern 2.1 und 2.2 der Richtlinie festgelegten Grenzwerte für Abgasemissionen.

Auch bei der Durchsetzung der anwendbaren Prüfzyklen und der anwendbaren Bezugskraftstoffe nach Anhang I Teil B Nummern 2.3 und 2.5 der Richtlinie gaben die Mitgliedstaaten keine besonderen Probleme an. Was jedoch die Auswahl von Prüfzyklen für Hybridmotoren (Kombination aus Verbrennungsmotor, Stromgenerator und Elektromotor) anbelangt, wies Schweden ausdrücklich darauf hin, dass bisher kein Prüfzyklus speziell für Hybridanwendungen verfügbar ist und die in Hybridantrieben eingesetzten Motoren in der Regel mit den existierenden Prüfzyklen zertifiziert werden.

In Bezug auf die Klarheit und Durchsetzung der in Anhang I Teil B Nummer 3 der Richtlinie genannten Kriterien für das Langzeitverhalten wurden von den Befragten keine Probleme gemeldet. Hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen an Geräuschemissionen (Anhang I Teil C der Richtlinie) gaben die Mitgliedstaaten, die diese Frage beantworteten, bezüglich der Klarheit oder Durchsetzung der in Anhang I Teil C Nummer 1.1 der Richtlinie festgelegten Grenzwerte für Geräuschemissionen keine Schwierigkeiten an. Auch hinsichtlich der Klarheit oder Durchsetzung der in Anhang I Teil C Nummern 1.2 und 1.3 der Richtlinie festgelegten Alternative zu Geräuschemessungen wurden keine Probleme gemeldet. Einige Mitgliedstaaten³⁷ gaben an, nicht über direkte Erfahrungen oder die Möglichkeiten zur Durchführung solcher Messungen zu verfügen bzw. keinen unmittelbaren Bedarf für solche Messungen zu sehen oder sich stattdessen auf die Angaben in der Konformitätserklärung und die von den notifizierten Stellen oder Wirtschaftsakteuren durchgeführten Bewertungen zu stützen.³⁸

5. Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

Die Kommission wird die Ergebnisse der Bewertung durch folgende Maßnahmen weiterverfolgen:

- Zusammenarbeit mit nationalen Verwaltungen und Interessenverbänden mit dem Ziel, Hersteller und Endverbraucher über ihre Rechte und Pflichten aufzuklären,
- weitere Überarbeitung der Leitlinien zur Sportbootrichtlinie hinsichtlich der Bestimmungen, die im Rahmen der Bewertung als unklar beurteilt wurden,
- weitere Prüfung, ob gezielte Änderungen der Richtlinie oder der delegierten Rechtsakte oder der Durchführungsrechtsakte erforderlich sind, insbesondere in Bezug auf
 - die Ausweitung des Geltungsbereichs auf Tragflügelboote, schwimmende Häuser oder andere neuartige Wasserfahrzeuge,

³⁷ Zypern, Irland und die Niederlande.

³⁸ Belgien, Italien und Spanien.

- Anpassung an den technischen Fortschritt, wobei die Eignung der derzeitigen Prüfzyklen und Prüfverfahren überprüft wird,
- Verbesserungen hinsichtlich auf dem Markt befindlicher gebrauchter Wasserfahrzeuge,
- Überarbeitung der Definitionen und Verfahren im Zusammenhang mit den Begriffen „größerer Umbau des Wasserfahrzeugs“, „größerer Umbau des Motors“, „angemessener Sachverstand“ und „Modelljahr“ im Rahmen der Kennzeichnung von Wasserfahrzeugen,
- weitere Prüfung der Frage, ob es zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts, der Angemessenheit der Gewährleistung gleichwertiger Konformität und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse erforderlich ist, Anhang V der Sportbootrichtlinie bezüglich der PCA zu ändern,
- verstärkte Durchsetzung der Richtlinie in allen Mitgliedstaaten, auch durch gemeinsame Maßnahmen im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/1020 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten.

Mit dem Ziel, die rechtliche und technische Konformität der auf dem EU-Markt in Verkehr gebrachten Produkte und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaftsakteure zu verbessern, wird die Kommission ihre Koordinierungsbemühungen im Rahmen der verschiedenen sektoralen Arbeitsgruppen zur Unterstützung der Umsetzung der Richtlinie verstärken. Damit soll sichergestellt werden, dass bei der Umsetzung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften einheitlich vorgegangen wird und dass die Beteiligten ausreichende Orientierungshilfen erhalten. Insbesondere wird die Kommission die Durchsetzung der Richtlinie in allen Mitgliedstaaten und die Tätigkeiten der AdCo-Gruppe auch weiterhin sorgfältig überwachen. Zudem wird sie abgestimmte Maßnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Marktaufsichtsbehörden vorschlagen und unterstützen. Die Kommission stellt außerdem fest, dass die Verordnung (EU) 2019/1020 unter anderem darauf abzielt, die Kontrollen der nationalen Behörden und Zollbediensteten zu verstärken, um zu verhindern, dass unsichere Produkte auf den EU-Markt gelangen.