



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 26.7.2011
KOM(2011) 456 endelig

2011/0197 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om fritidsfartøjer og personlige fartøjer

(EØS-relevant tekst)

{SEK(2011) 958 endelig}

{SEK(2011) 959 endelig}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Generel baggrund

Direktivet om fritidsfartøjer¹ blev vedtaget i 1994 for at regulere markedsføringen af lystbåde på det europæiske marked. Det fastlægger væsentlige sikkerhedskrav, som fabrikanterne skal opfylde ved konstruktionen af vandfartøjer for at kunne markedsføre sådanne sikre vandfartøjer på EU-markedet. Fabrikanterne skal opfylde flere forpligtelser for at påvise, at deres produkter er i overensstemmelse med direktivet, herunder udfærdigelse af en erklæring om vandfartøjets overensstemmelse med direktivets væsentlige krav, CE-mærkning af produktet og oplysninger til brugerne om brug og vedligeholdelse af produktet.

Direktiv 94/25/EF blev ændret ved direktiv 2003/44/EF, som indfører et sæt grænseværdier for udstødningsemissioner fra motorer og støjgrænser for motordrevne vandfartøjer, både for motorer med kompressionstænding (CI-motorer) og motorer med gnisttænding (SI-motorer). De vigtigste luftforurenende stoffer, der er reguleret i direktivet om fritidsfartøjer, er: nitrogenoxider (NO_x), carbonhydrider (HC) og partikler (PT). Desuden udvider direktiv 2003/44/EF anvendelsesområdet for direktivet om fritidsfartøjer til også at omfatte personlige fartøjer.

I samme ændringsdirektiv indgår en revisionsklausul (artikel 2), som sigter mod at styrke emissionsgrænserne for at tage højde for den teknologiske udvikling inden for motorer til fritidsfartøjer samt behovet for at harmonisere grænserne på verdensplan, især i forhold til USA. Samtidig bør der tages hensyn til SMV'ernes sårbare situation, idet denne sektor først og fremmest består af små og mellemstore virksomheder (over 95 % af virksomhederne er SMV'er).

De SMV'er, der er aktive inden for denne sektor, er først og fremmest involveret i bådbygning eller ombygning/klargøring af motorer til marin brug (ændring af motor beregnet til vejkøretøjer eller ikke-vejpgående køretøjer og montering af denne i båden). Der findes også nogle få mindre fabrikanter af motorer, som udelukkende opererer på og leverer til EU-markedet.

Revisionsklausulen (artikel 2) fastsætter også, at Kommissionen skal forelægge en rapport om mulighederne for yderligere forbedringer af motorers egenskaber i miljømæssig henseende og, hvis dette skønnes nødvendigt på baggrund af rapporten, forelægge relevante forslag for Europa-Parlamentet og Rådet. Kommissionen offentliggjorde en rapport i 2007 (KOM(2007/313), hvori den meddelte, at den ville vurdere alternativerne med hensyn til en yderligere reduktion af grænseværdierne for udstødningsemissioner fra fritidsfartøjers motorer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer (EFT L 164 af 30.6.1994, s. 15).

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Direktivet om fritidsfartøjer indgår i en ramme af EU-lovgivning, der kombinerer aspekter vedrørende sikkerhed til søs og miljøaspekter.

Et af flagskibsinitiativerne fastlagt i Europa 2020-strategien² går ud på at skabe et ressourceeffektivt Europa for at opfylde klima-/energimålene. Den integrerede havpolitik³ strømliner miljøbeskyttelsen i alle EU-politikker, ikke mindst dem, der påvirker havmiljøet. Revisionen af direktivet om fritidsfartøjer finder sted på denne generelle baggrund. Den bidrager også til at opfylde målet for det internationale år for biodiversitet i 2010.

Direktivet om fritidsfartøjer ligger på linje med målene for programmet ren luft i Europa (Cafe)⁴, som giver en integreret og langsigtet strategi for reduktion af de negative følger af luftforurening for menneskers sundhed og for miljøet som nærmere angivet i direktiv 2008/50/EF om luftkvaliteten og renere luft i Europa⁵.

Direktivet om fritidsfartøjer dækker kun sundhedsrelaterede forurenende stoffer fra motorers udstødningsemissioner som f.eks. partikler (PT), nitrogenoxid (NOx) og carbonhydrider (HC). Det vedrører ikke CO₂. I øjeblikket findes der ingen opgørelse over eller data for CO₂-emissioner fra fritidsfartøjers motorer. CO₂-emissioner fra motorer i denne sektor vil måske blive taget op senere i overensstemmelse med den seneste udvikling inden for vejsektoren, gennem enten frivillige eller lovgivningsmæssige foranstaltninger.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høring af interesserede parter

Revisionen har været under overvejelse siden 2008 og har været genstand for brede høringer, nærmere bestemt i Det Stående Udvalg for Fritidsfartøjer, hvori deltager myndigheder fra medlemsstaterne og andre berørte parter som f.eks. industrien og forbrugerorganisationer, standardiseringsorganisationer og repræsentanter for overensstemmelsesvurderingsorganer.

En offentlig internethøring blev gennemført i maj/juli 2009. Kommissionen modtog 32 svar på spørgeskemaet, der kun blev offentliggjort på engelsk. Resultaterne af den offentlige høring findes på adressen:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=3088&tpa_id=160&lang=en

Svarene i denne høring viste, at der er støtte til at indføre mere restriktive grænser for udstødningsemissioner, samtidig med at der tages hensyn til SMV'ernes situation. Respondenterne anførte, at grænserne burde være de samme, ikke blot for EU/EØS men også for andre dele af verden, især USA. Undersøgelsen bekræftede også, at en yderligere reduktion af støjgrænserne for motordrevne fartøjer ikke effektivt ville løse problemerne med for meget støj i de eksponerede områder.

² KOM(2010) 2020 endelig.

³ Jf. f.eks. grønbogen KOM(2006) 275 endelig, "En fremtidig havpolitik for EU: en europæisk vision for havene", Kommissionens meddelelse KOM(2007) 575 endelig, "En integreret EU-havpolitik" og senere "Clean Ship"-initiativet, som blev foreslået af GD Mare i 2009. Alle disse initiativer anerkender behovet for en høj grad af miljøbeskyttelse i forbindelse med enhver havpolitik.

⁴ Se: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0050:EN:NOT>

⁵ Se: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/128031a_en.htm#KEY

Høringen fremhævede, at der i EU-lovgivningen burde tages større hensyn til de særlige forhold i sektoren for fritidssejls. Der blev givet udtryk for bekymring med hensyn til det meget aktive brugtbådsmarked og selvbyggede både. Svarene viste også, at der er behov for at afklare de økonomiske operatørers forpligtelser, herunder private importørers, samt de nationale håndhævelsesmyndigheders kompetence.

Ekspertbistand

Flere eksterne undersøgelser er blevet bestilt for yderligere at undersøge forbedringen af de miljømæssige karakteristika for fritidsfartøjers motorer og virkningen heraf.

- **TNO**⁶ "Stocktaking study on the current status and developments of technology and regulations related to the environmental performance of recreational marine engines – Final Report", januar 2005. ("Statusundersøgelse"). Kommissionen anmodede om denne undersøgelse efter at have indført miljøkrav i direktivet om fritidsfartøjer for at vurdere miljøvirkningen af brugen af fremdriftsmotorer i fritidsfartøjer.
- **European Confederation of Nautical Industries** "Study on The Feasibility and Impact of Possible Scenarios for Further Emission Reduction Measures for Recreational Craft Engines in the Context of Directive 94/25/EC, as Amended by Directive 2003/44/EC: Impact Assessment Report – Final Report", 26 oktober 2006. Denne undersøgelse identificerer og måler detaljeret virkningerne og fordelingseffekterne af de fire mulige scenarier for yderligere emissionsreduktionsforanstaltninger, som indgår i TNO-undersøgelsen.
- **ARCADIS**⁷ "*Complementary Impact Assessment Study on possible emission reduction measures for recreational marine engines*" – juni 2008. Efter resultaterne af den forudgående undersøgelse lancerede Kommissionen en ny undersøgelse for at identificere og vurdere nye scenarier, som tog hensyn til SMV'ernes særlige situation i sektoren for fritidsfartøjer.
- Undersøgelserne er tilgængelige på følgende webadresse:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/documents/index_en.htm

Konsekvensanalyse

Kommissionen har foretaget en detaljeret konsekvensanalyse som omhandlet i arbejdsprogrammet.

Konsekvensanalysen fokuserer på følgende tre revisionsområder, der har betydelige virkninger:

A. Udstødningsemissioner

B. Støjmissioner og

⁶ "Stocktaking study on the current status and developments of technology and regulations related to the environmental performance of recreational marine engines – Final Report", januar 2005, udarbejdet af TNO for GD for Erhvervs politik.

⁷ "Complementary Impact Assessment Study on possible emission reduction measures for recreational marine engines", juni 2008, udarbejdet af ARCADIS for GD for Erhvervs politik.

C Tilpasning til de nye retlige rammer.

For disse tre områder blev følgende alternative løsningsmodeller analyseret detaljeret.

A. Grænseværdier for udstødningsemissioner fra motorer

Alternativ 1 – Ingen ændring

Direktivets nuværende **grænseværdier for udstødningsemissioner** forbliver som fastsat ved ændringsdirektiv 2003/44/EF.

Alternativ 2 – Strengere grænseværdier for udstødningsemissioner (trin II)

Mulighederne for at indføre trin II for grænseværdier for udstødningsemissioner er blevet vurderet. I alt er fem mulige scenarier for yderligere begrænsning af grænseværdierne blevet foreslået (jf. konsekvensanalysen, s. 21).

Scenarie 5 blev som det bedst egnede scenarie udvalgt til yderligere vurdering. I scenarie 5 harmoniseres grænseværdierne med grænseværdierne i USA for både motorer med gnisttænding (SI) og motorer med kompressionstænding (CI). For CI-motorer er grænseværdierne dem, der er fastsat i US EPA 40 CFR Part 1042 for marine dieselmotorer til fritidsfartøjer. For SI-motorer er grænseværdierne dem, der er fastsat i US EPA 40 CFR Part 1045 for nye SI-motorer til brug i ikke-vejgående køretøjer, i udstyr og i fartøjer.

Alternativ 3 – Strengere grænseværdier for udstødningsemissioner (trin II) kombineret med afbødningsforanstaltninger for at begrænse negative økonomiske/sociale konsekvenser

I dette alternativ undersøges forskellige muligheder for at stramme reglerne for udstødningsemissioner, samtidig med at der gennemføres afbødende foranstaltninger for at begrænse de negative økonomiske og sociale konsekvenser, som indførelse af strengere emissionsgrænseværdier måtte have for fabrikkerne.

Underordnet alternativ 3.1 – Anvendelse af en fleksibilitetsordning

En mulighed for at afbøde konsekvenserne af strengere regler for udstødningsemissioner kunne være indførelsen af en fleksibilitetsordning. Ideen går ud på at tillade, at motorfabrikkerne markedsfører et begrænset antal marine motorer til fritidsfartøjer, der er i overensstemmelse med det forudgående emissionstrin, også efter ikrafttrædelsen af nye grænseværdier for emissioner.

Underordnet alternativ 3.2 – Anvendelse af en overgangsperiode for alle motorfabrikanter (3 år)

Forslaget går ud på at have en overgangsperiode efter direktivets ikrafttrædelse for at give motorfabrikkerne mulighed for at tilpasse motorerne til de nye teknologier.

Underordnet alternativ 3.3 - Anvendelse af en overgangsperiode for alle motorfabrikanter + en særlig overgangsperiode for små og mellemstore motorfabrikanter, der markedsfører SI-udenbordsmotorer på < 15 kW i EU (3+3 år).

Overgangsperioden på tre år for industrien ville blive opretholdt. Desuden ville der være en yderligere periode på 3 år (6 år fra ikrafttrædelsen) for SMV-motorfabrikanter, som markedsfører SI-motorer på under 15 kW.

Det sidste underordnede alternativ blev i konsekvensanalysen valgt som det foretrukne alternativ.

B. Støjmissionsgrænser for fartøjer med fremdriftsmotorer

Alternativ 1 – Ingen ændring

Direktivets nuværende **grænseværdier for støjmissioner** forbliver som fastsat ved ændringsdirektiv 2003/44/EF.

Alternativ 2 – Strengere støjmissionsgrænser

De nuværende EU-grænseværdier for støjmissioner fra fartøjer ville blive strammet.

Alternativ 1 (opretholdelse af de nuværende grænseværdier) blev anset for at være den foretrukne løsning, fordi

- den ikke medfører overensstemmelsesomkostninger (virksomhederne skal ikke investere i ny teknologi for at overholde de påkrævede emissionsgrænser)
- den giver mulighed for at opnå større miljøfordele gennem skræddersyede nationale foranstaltninger, der er specielt tilpasset de områder, som fartøjerne sejler i i hvert enkelt land.

Medlemsstaterne ville have større frihed til at udforme særlige foranstaltninger, som vil sætte dem i stand til effektivt at reducere støj, idet støj fra fartøjer ikke alene skyldes motorerne, men også afhænger af faktorer som anvendelse, vejrforhold osv.

C. Tilpasning af direktivet om fritidsfartøjer til de nye retlige rammer

Som følge af vedtagelsen af forordning (EF) nr. 765/2008 og afgørelse 768/2008/EF skal direktivet om fritidsfartøjer tilpasses principperne i de nye retlige rammer. Dette betyder i store træk indføjeelse af de kapitler, der beskriver de erhvervsdrivendes forpligtelser, overensstemmelsesvurderingsorganernes og markedsovervågningsmyndighedernes kompetencer, nye moduler for overensstemmelsesvurdering samt CE-mærkningens status.

Da Kommissionen har forpligtet sig til at tilpasse den sektorielle lovgivning til de nye retlige rammer, koncentrerer konsekvensanalysen sig om alene at analysere konsekvenserne af tilpasningen. Disse konsekvenser ville i overvejende grad være positive, idet de horisontale bestemmelser klarlægger visse spørgsmål, som i øjeblikket er forbundet med usikkerhed. Retssikkerhed vil være til fordel for alle parter: de erhvervsdrivende, nationale myndigheder, EU-administrationen og forbrugerne. Visse nye forpligtelser for de erhvervsdrivende kan have økonomiske konsekvenser i form af nye omkostninger for de erhvervsdrivende⁸.

⁸ Konsekvenserne af tilpasningen til de nye retlige rammer vurderes nøje i Omibus-konsekvensanalysen (KOM-forslag om samtidig tilpasning af flere direktiver til de nye retlige rammer).

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

De vigtigste elementer i revisionen

3.1. Tydeliggørelse af direktivets anvendelsesområde og begreber

For at lette fabrikanternes og de nationale myndigheders anvendelse af direktivet om fritidsfartøjer tydeliggøres anvendelsesområdet og nogle af definitionerne i direktivet.

Der har været diskussioner om indholdet af udtrykket "fritidsfartøjer" i direktivet, som somme tider er blevet hævdet at være et overordnet udtryk, der dækker både fritidsfartøjer og personlige fartøjer. Denne manglende klarhed er nu fjernet ved i definitionerne at indføre et nyt, generelt begreb, nemlig "vandfartøjer", som omfatter både fritidsfartøjer og personlige fartøjer (vandscootere).

Da udtrykket "fritidsfartøjer" nu klart er begrænset til kun at omfatte nogle typer af de produkter, der falder ind under direktivet, ændres direktivets titel til "direktiv om fritidsfartøjer og personlige fartøjer", således at titlen svarer bedre til anvendelsesområdet.

For så vidt angår listen over udelukkede produkter er det nødvendigt at tilføje amfibiefartøjer til listen for at undtage dem fra direktivets krav. Af hensyn til konsekvens og klarhed specificeres det også, at kun personlige fartøjer til sport og fritid er omfattet af direktivet, og at det ikke dækker f.eks. personlige fartøjer til rednings- og politiformål. Desuden tydeliggøres definitionen af "kanoer", som er undtaget fra anvendelsesområdet, for at angive, at kanoen skal være "konstrueret til fremdrift alene med manuelt betjente årer" for at være undtaget fra direktivets anvendelsesområde.

Det er også hensigtsmæssigt at definere "vandfartøj bygget til egen brug" og "privat importør" specifikt for denne sektor for at lette forståelsen og en ensartet anvendelse af direktivet.

3.2. Almindeligt sikkerhedskrav

Af hensyn til klarhed og konsekvens i forhold til andre direktiver efter den nye metode er det nødvendigt eksplicit at specificere, at produkter omfattet af dette direktiv kun må bringes i omsætning eller ibrugtages, hvis de opfylder de generelle krav om, at de ikke må udgøre en fare for menneskers sikkerhed og sundhed eller for ejendom eller miljø, og kun hvis de opfylder de væsentlige krav i bilag I. Det er vigtigt at fastlægge dette generelle sikkerhedskrav, fordi det kan bruges som retsgrundlag for at fjerne usikre fartøjer fra markedet, især i en situation, hvor der opdages en ny risiko, som ikke er omfattet af de harmoniserede standarder.

3.3. Udstødningsemissioner

3.3.1. De nye strengere grænseværdier for emissioner

Der indføres nye og strengere grænseværdier for udstødningsemissioner af nitrogenoxider (NO_x), carbonydrider (HC) og partikler (PT).

For CI-motorer fastsættes disse grænseværdier ved anvendelse af de amerikanske EPA-standarder for marine dieselmotorer til fritidsfartøjer (40 CFR Part 1042). For SI-motorer fastsættes disse grænseværdier ved anvendelse af de amerikanske EPA-emissionsstandarder for nye SI-motorer til brug i ikke-vejgående køretøjer, i udstyr og i fartøjer (40 CFR Part

1045). Med denne fremgangsmåde fastsættes grænseværdierne på et niveau, der afspejler udviklingen af renere teknologi til marine motorer, og som muliggør en udvikling hen imod en harmonisering af udstødningsemissioner på verdensplan.

CO-grænseværdierne lempes en smule til gengæld for at opnå en betydelig reduktion af andre luftforurenende stoffer og for at sikre, at industriens overensstemmelsesomkostninger fortsat står i rimeligt forhold til målet. Denne lempelse medfører dog ikke en sikkerhedsrisiko.

3.3.2. Referencebrændstoffer og prøvningscyklusser

De prøvebrændstoffer, der anvendes til overensstemmelsesvurdering af grænseværdierne for udstødningsemissioner skal afspejle sammensætningen af brændstoffer anvendt på det relevante marked, og derfor skal europæiske prøvebrændstoffer anvendes ved typegodkendelse af EU-fabrikanter. Da det ikke er sikkert, at fabrikanter uden for EU har adgang til europæiske referencebrændstoffer, er det nødvendigt at give mulighed for, at de myndigheder, der foretager overensstemmelsesvurderingen (bemyndigede organer), også kan acceptere, at motorer prøves med andre referencebrændstoffer. Valget af referencebrændstoffer er dog begrænset til amerikanske og japanske specifikationer som de fremgår af de relevante ISO-standarder, for at sikre prøvningsresultaternes kvalitet og sammenlignelighed. (Reciprocating internal combustion engines-Exhaust emission measurement- Part 5: Test fuels. P.t. EN ISO 8178-5:2008).

Desuden skal de relevante prøvningscyklusser specificeres ved henvisning til samme ISO-standard (Reciprocating internal combustion engines - Exhaust emission measurement - Part 4: Test cycles for different engine applications, som i øjeblikket er EN ISO 8178-4:1996).

Sektoren for fritidsfartøjer er aktivt involveret i udviklingen af innovative løsninger for fremdriftssystemer, som omfatter hybride elmotorer og endda brændselsceller. Særlige prøvningscyklusser kan i fremtiden eventuelt blive udviklet for hybridsystemer.

3.3.3. Afbødende foranstaltninger for industrien

Der vil være en generel overgangsperiode på tre år for industrien. Desuden er der for kravene til udstødningsemissioner en yderligere periode på 3 år for SMV-motorfabrikanter, der markedsfører SI-motorer på under 15 kW. Dette er nødvendigt for at give SMV'er, der arbejder inden for dette markedssegment, mulighed for at undgå finansielle forstyrrelser og tilpasse deres produktion til de nye regler.

3.4. Konstruktionskrav

Der vil blive indført et nyt krav om obligatorisk montering af holdingtanke i fartøjer med toilet for at bidrage til beskyttelsen havmiljøet.

3.5. Vurdering efter bygning og privat importør

Direktiv 94/25/EF indeholder regler om vurdering af fritidsfartøjer efter bygning, som udføres af en fysisk eller juridisk person etableret i Fællesskabet, som markedsfører produktet, i tilfælde, hvor hverken fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant opfylder forpligtelserne med hensyn til at vurdere produktets overensstemmelse med direktivet. Af hensyn til konsekvensen vil det være hensigtsmæssigt at udvide denne procedure til at omfatte ikke blot fritidsfartøjer, men også personlige fartøjer. Af hensyn til klarheden bør det

specificeres, af hvem og i hvilke situationer proceduren kan anvendes. Det drejer sig om følgende:

- en privat importør, dvs. enhver fysisk eller juridisk person, som i forbindelse med ikke-erhvervsmæssig aktivitet importerer et produkt fra et tredjeland til Unionen med henblik på egen brug
- enhver person, der markedsfører eller ibrugtager en motor eller et vandfartøj efter en større ændring eller ombygning heraf, eller enhver person, der ændrer den tilsigtede anvendelse af et vandfartøj, der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, på en sådan måde, at det kommer til at falde ind under dets anvendelsesområde
- enhver person, der markedsfører et vandfartøj bygget til egen brug inden udgangen af den 5-års-periode, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, litra a), nr. vii).

For så vidt angår import af fritidsfartøjer og personlige fartøjer skal det bemærkes, at i forhold til direktiv 94/25/EF begrænses anvendelsen af vurderinger efter bygning til tilfælde af ikke-erhvervsmæssig import foretaget af private importører. Formålet er at forhindre misbrug af denne procedure til kommercielle formål. Endelig er der, for at sikre det bemyndigede organs pålidelige vurdering af produktets overensstemmelse med hensyn til vurderingen efter bygning, behov for at udvide forpligtelserne for den person, der anmoder om vurdering efter bygning, til at levere dokumenter til det bemyndigede organ. Vedkommende vil skulle levere alle de dokumenter, der er nødvendige for at vurdere produktets overensstemmelse.

3.6. CE-mærkning

Dette direktiv fastsætter regler for CE-mærkning af vandfartøjer, komponenter og motorer. I forhold til direktiv 94/25/EF er det hensigtsmæssigt at udvide forpligtelsen til at foretage CE-mærkning til også at omfatte alle indenbordsmotorer og hækmotorer uden integreret udstødningssystem, der anses for at opfylde de væsentlige krav i bilag I. del B og C.

CE-mærkningen skal anbringes på vandfartøjer, motorer og komponenter. Hvis der er tale om komponenter, hvor dette ikke er muligt eller tilrådeligt på grund af produktets størrelse eller art, kan den alternativt anbringes på emballagen og de ledsagende dokumenter.

3.7. Rapporter

For at styrke overvågningen af dette direktiv og dets virkninger vil der blive indført en ny forpligtelse for medlemsstaterne til hvert femte år at indsende en rapport om direktivets anvendelse til Kommissionen. Rapporten skal især indeholde oplysninger om situationen med hensyn til sikkerhed og miljøresultater for de produkter, der er omfattet af direktivet, og med hensyn til direktivets virkninger samt en redegørelse for de markedsovervågningsaktiviteter, der udføres af medlemsstaterne.

3.8. Tilpasning af direktivet om fritidsfartøjer til de nye retlige rammer og gældende overensstemmelsesvurderingsprocedurer

3.8.1. Horisontale bestemmelser

Den 9. juli 2008 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet to retsakter vedrørende markedsføring af produkter: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af

produkter⁹ og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter¹⁰.

Forordningen fastlægger horisontale bestemmelser om akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer, om CE-mærkning og om EU-rammerne for markedsovervågning og kontrol af produkter, der kommer ind på EU-markedet, som også finder anvendelse på produkter, der er omfattet af dette direktiv. Af hensyn til klarheden er anvendelsen af forordningen udtrykkeligt nævnt i dette direktiv.

Afgørelsen giver fælles principper og referencebestemmelser for lovgivning baseret på principperne for den nye metode. For at sikre sammenhæng med anden sektorbestemt produktlovgivning bør visse bestemmelser i dette direktiv tilpasses afgørelsen, medmindre særlige forhold i sektoren kræver andre løsninger. Derfor tilpasses visse definitioner, generelle forpligtelser for de erhvervsdrivende, formodning om overensstemmelse, formel indsigelse mod harmoniserede standarder, regler for CE-mærkningen, krav til overensstemmelsesvurderingsorganer og notifikationsprocedurer samt bestemmelserne om de procedurer, der skal anvendes for produkter, der udgør en risiko, afgørelsen. Sektorspecifikke afvigelser er nødvendige, især for at tage hensyn til situationen med privat import af vandfartøjer i EU.

3.8.2. *Overensstemmelsesvurderingsprocedurer*

De overensstemmelsesvurderingsprocedurer, som fabrikanten kan anvende, skal også fastsættes på grundlag af den horisontale afgørelse. Der er dog i artikel 25 fastsat visse supplerende krav for at tage hensyn til sektorens specifikke behov med hensyn til udførelse af overensstemmelsesvurderingen, og disse indgår i overensstemmelsesvurderingsmodulerne i direktiv 94/25/EF. Desuden indgår muligheden for i visse moduler at anvende akkrediterede interne organer i stedet for bemyndigede organer, som omhandlet i den horisontale afgørelse, ikke i dette direktiv, fordi den ikke er egnet til denne sektor.

Erfaringen har vist, at det for at tage hensyn til behovene i forbindelse med fabrikation er det hensigtsmæssigt at give mulighed for et større valg med hensyn til certificeringsprocedurer end tidligere i følgende tilfælde:

- for fritidsfartøjer i kategori C med en skroglængde på 12-24 m, hvor der er blevet anvendt harmoniserede standarder (også mulighed for intern produktkontrol + overvågede prøvninger)
- for komponenter (også mulighed for modul B + E)
- for så vidt angår overensstemmelsesvurdering af udstødningsemissioner og støjkrav henvises der til en skelnen mellem tilfælde, hvor der er anvendt harmoniserede standarder, og tilfælde, hvor sådanne ikke er anvendt. I sidstnævnte tilfælde er det berettiget at kræve en strengere overensstemmelsesvurderingsprocedure end i førstnævnte tilfælde. Desuden fjernes muligheden for at anvende referencefartøjsdata til støjmissionsprøvning som overflødig, fordi den ikke er blevet anvendt i praksis.

⁹ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

¹⁰ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82.

3.9. Komitologi og delegerede retsakter

For at tage hensyn til Lissabontraktatens bestemmelser om delegerede retsakter indgår reglerne for vedtagelse af delegerede retsakter i direktivet.

Retsgrundlag

Forslaget er baseret på EF-traktatens artikel 95.

Nærhedsprincippet

Direktiv 94/25/EF er et totalharmoniseringsdirektiv, der er vedtaget på grundlag af EF-traktatens artikel 95 med det formål at oprette og gennemføre et indre marked for fartøjer. National lovgivning kan ikke pålægge bygningen af fartøjer eller fartøjers udstødnings- og støjmissioner yderligere bestemmelser, som ville kræve ændringer af produktet eller påvirke betingelserne for dets markedsføring. En revision af bestemmelserne i direktiv 94/25/EF, for så vidt angår konstruktionskravene og udstødningsemissioner, hører derfor ind under Unionens enekompetence. Derfor kommer anvendelsen af subsidiaritetsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5, stk. 2, ikke på tale.

Det er vigtigt at bemærke, at revisionen sigter mod at præcisere viften af produkter, der er omfattet af direktivet, men ikke at udvide eller ændre det på anden måde. Derfor kommer nærhedsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5, stk. 2, heller ikke på tale i denne henseende.

Anvendelsen af subsidiaritetsprincippet kunne komme på tale med hensyn til de bestemmelser, der sigter mod en mere effektiv håndhævelse af direktivet, først og fremmest med udgangspunkt i de nye retlige rammer (se også 3.7). Erfaringen har vist, at medlemsstaterne ikke på egen hånd har kunnet opnå en sammenhængende og effektiv tilgang til håndhævelse og markedsovervågning. Som følge heraf opstår spørgsmålet om fastsættelse af visse obligatoriske fælles minimumskrav. Forslaget kommer til at bevirke, at denne aktivitet fortsat hører ind under de nationale myndigheders beføjelser, men at der indføres visse generelle EU-krav for at sikre ligebehandling, lige vilkår for de erhvervsdrivende og samme beskyttelsesniveau for borgerne i alle medlemsstater.

Proportionalitet

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går de foreslåede ændringer ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de fastlagte mål. For at beskytte fordelene ved det indre marked i sektoren for vandfartøjer skal enhver ændring af det eksisterende direktiv foretages på EU-plan. Hvis medlemsstaterne handlede på egen hånd, ville der efterhånden blive vedtaget mange forskellige krav, som ville hæmme og underminere de resultater, der er opnået i det indre marked, hvilket efter al sandsynlighed ville forvirre både forbrugere og fabrikanter. Konsekvensen heraf kunne være højere priser for forbrugerne, fordi fabrikanterne igen skulle til at overholde medlemsstaternes specifikke krav.

Ændringerne af direktivet pålægger ikke industrien, især ikke små og mellemstore virksomheder, eller forvaltningerne unødvendige byrder og udgifter. En række ændringer vedrører forbedring af klarheden i det eksisterende direktiv, uden at der indføres nye væsentlige krav med udgifter til følge. I de tilfælde, hvor ændringerne har mere omfattende virkninger, er der foretaget en konsekvensanalyse af løsningsmodellen med det formål at løse de konstaterede problemer på den mest hensigtsmæssige måde.

4. VIRKNING FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Ophævelse af gældende lovgivning

Vedtagelse af forslaget medfører ophævelse af direktiv 94/25/EF om fritidsfartøjer.

Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er af relevans for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om fritidsfartøjer og personlige fartøjer****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer¹³ blev vedtaget i forbindelse med etableringen af det indre marked for at harmonisere fritidsfartøjers sikkerhedsegenskaber i alle medlemsstater og for at fjerne hindringer for handel med fritidsfartøjer mellem medlemsstaterne.
- (2) Oprindeligt omfattede direktiv 94/25/EF kun fritidsfartøjer med en mindstelængde på 2,5 m og en maksimal længde på 24 m. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/44/EF af 16. juni 2003 om ændring af direktiv 94/25/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer¹⁴ udvidede anvendelsesområdet for direktiv 94/25/EF til at omfatte vandscootere (personlige fartøjer) og integrerede miljøbeskyttelseskrav i direktivet ved at fastlægge grænseværdier for udstødningsemissioner (CO, HC, NOx og partikler) og støjemissioner for fremdriftsmotorer, både motorer med kompressionstænding og motorer med gnisttænding.
- (3) Direktiv 94/25/EF er baseret på principperne i den nye metode, jf. Rådets resolution af 7. maj 1985 om en ny metode i forbindelse med teknisk harmonisering og

¹¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

¹³ EFT L 164 af 30.6.1994, s. 15.

¹⁴ EUT L 214 af 26.8.2003, s. 18.

standarder¹⁵. Det fastsætter således kun de væsentlige sikkerhedskrav til fritidsfartøjer, mens de tekniske detaljer vedtages af Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) og Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (Cenelec) i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester¹⁶. Produkter, der er i overensstemmelse med således fastsatte harmoniserede standarder, hvis referencenumre er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, formodes at være i overensstemmelse med kravene i direktiv 94/25/EF. Erfaringen viser, at disse grundprincipper har fungeret godt i denne sektor og bør bevares og endda fremmes yderligere.

- (4) Den teknologiske udvikling inden for markedet har imidlertid givet anledning til nye spørgsmål med hensyn til miljøkravene i direktiv 94/25/EF. For at tage højde for denne udvikling og skabe klarhed om de rammer, inden for hvilke produkter omfattet af dette direktiv må markedsføres, bør visse aspekter af direktiv 94/25/EF revideres og forbedres, og direktivet bør af klarhedshensyn erstattes af nærværende direktiv.
- (5) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter¹⁷ fastsætter horisontale bestemmelser om akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer, om CE-mærkning og om rammerne for EU's markedsovervågning af og kontrol med produkter, der indføres på EU-markedet, der også finder anvendelse på produkter omfattet af dette direktiv.
- (6) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter¹⁸ fastlægger fælles principper og referencebestemmelser for lovgivning, der baseres på principperne i den nye metode. For at sikre sammenhæng med anden sektorbestemt produktlovgivning bør visse bestemmelser i dette direktiv tilpasses nævnte afgørelse, medmindre særlige forhold i sektoren kræver andre løsninger. Derfor bør visse definitioner, generelle forpligtelser for de erhvervsdrivende, formodning om overensstemmelse, formel indsigelse mod harmoniserede standarder, regler for CE-mærkningen, krav til overensstemmelsesvurderingsorganer og notifikationsprocedurer samt bestemmelserne om de procedurer, der skal anvendes i tilfælde af produkter, der udgør en risiko, tilpasses afgørelsen.
- (7) For at lette fabrikanternes og de nationale myndigheders anvendelse af dette direktiv bør anvendelsesområdet for og nogle af definitionerne i direktiv 94/25/EF tydeliggøres. Det bør især gøres klart, at amfibiefartøjer ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde. Det er også nødvendigt at specificere, hvilken slags kanoer og kajaker der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, og at præcisere, at kun personlige fartøjer beregnet til sport og fritid er omfattet af direktivet.

¹⁵ EFT C 136 af 4.6.1985, s. 1.

¹⁶ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

¹⁷ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

¹⁸ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82.

- (8) Det er også hensigtsmæssigt at definere "vandfartøj bygget til egen brug" og "privat importør" specifikt for denne sektor for at fremme forståelsen og en ensartet anvendelse af dette direktiv.
- (9) Produkter omfattet af dette direktiv, som bringes i omsætning ibrugtages i EU, bør opfylde kravene i den relevante EU-lovgivning, og de erhvervsdrivende bør være ansvarlige for produkternes overensstemmelse i forhold til den rolle, de hver især spiller i forsyningskæden, for at sikre et højt niveau for beskyttelse af samfundsinteresser såsom sundhed og sikkerhed samt forbruger- og miljøbeskyttelse og for at sikre fair konkurrencebetingelser på Unionens marked.
- (10) Alle erhvervsdrivende i forsynings- og distributionskæden bør træffe egnede foranstaltninger for at sikre, at produkter omfattet af dette direktiv ikke udgør nogen risiko for menneskers sikkerhed og sundhed, for ejendom eller for miljøet, når de er korrekt bygget og vedligeholdt, og at de kun bringer produkter, som opfylder den relevante EU-lovgivning, i omsætning. Dette direktiv bør sikre en klar og forholdsmæssig fordeling af forpligtelserne svarende til hver enkelt aktørs rolle i forsynings- og distributionsprocessen.
- (11) Da visse opgaver kun kan udføres af fabrikanten, er det nødvendigt at sondre klart mellem fabrikanten og aktører længere nede i distributionskæden. Det er desuden nødvendigt klart at sondre mellem importøren og distributøren, da det er importøren, der indfører produkter fra tredjelande til EU-markedet. Importøren bør derfor sikre, at disse produkter opfylder de gældende krav i EU.
- (12) Fabrikanten er med sin detaljerede viden om konstruktions- og fremstillingsprocessen den, der bedst kan stå for den fuldstændige overensstemmelsesvurderingsprocedure. Overensstemmelsesvurderingen bør derfor fortsat alene være fabrikantens ansvar.
- (13) Det er nødvendigt at sikre, at produkter omfattet af dette direktiv fra tredjelande, som indføres på EU-markedet, opfylder alle gældende EU-krav, og navnlig at fabrikanterne har underkastet disse produkter hensigtsmæssige vurderingsprocedurer. Der bør derfor fastsættes bestemmelse om, at importører skal sikre sig, at de produkter, de bringer i omsætning på markedet, opfylder de gældende krav, og at de ikke bringer produkter i omsætning, der ikke opfylder sådanne krav, eller som udgør en risiko. Af samme grund bør der også fastsættes bestemmelser om, at importørerne skal sikre sig, at der er gennemført overensstemmelsesvurderingsprocedurer, og at der forefindes produktmærkning og dokumentation fra fabrikanternes side, der er tilgængelig for tilsynsmyndighedernes inspektion.
- (14) Når distributøren gør et produkt omfattet af dette direktiv tilgængeligt på markedet, efter at det er bragt i omsætning af fabrikanten eller importøren, bør vedkommende handle med fornøden omhu for at sikre, at hans håndtering af produktet ikke indvirker negativt på produktets opfyldelse af gældende krav. Både importører og distributører forventes at handle med fornøden omhu i forhold til de gældende krav, når de bringer produkter i omsætning eller gør dem tilgængelige på markedet.
- (15) Når en importør bringer et produkt omfattet af dette direktiv i omsætning, bør vedkommende på produktet anføre sit navn og den adresse, hvorpå vedkommende kan kontaktes. Der bør kunne gøres undtagelse herfra i tilfælde, hvor en komponents størrelse eller art gør det umuligt at anføre navn og adresse.

- (16) En erhvervsdrivende, der enten bringer et produkt i omsætning under sit eget navn eller varemærke eller ændrer et produkt på en sådan måde, at overensstemmelsen med de gældende krav kan blive berørt, bør anses for at være fabrikanten og påtage sig en fabrikants forpligtelser.
- (17) Distributører og importører er tæt på markedet og bør derfor inddrages i de markedsovervågningsopgaver, der udføres af de kompetente nationale myndigheder, og bør være parate til at bidrage aktivt ved at give disse myndigheder alle nødvendige oplysninger om det pågældende produkt.
- (18) Privatpersoners import af fritidsfartøjer og personlige fartøjer til EU fra tredjelande er et særligt træk ved denne sektor. Direktiv 94/25/EF indeholder imidlertid kun særlige bestemmelser om private importørers forpligtelser med hensyn til udførelse af overensstemmelsesvurdering (vurdering efter bygning). Der er derfor behov for at præcisere private importørers forpligtelser, som i princippet bør harmoniseres med fabrikantens forpligtelser, dog med nogle undtagelser i betragtning af, at deres aktiviteter ikke er kommercielle aktiviteter.
- (19) Hvis et produkt kan spores gennem hele forsyningskæden, bidrager dette til at gøre markedsovervågningen enklere og mere effektiv. Et effektivt sporbarhedssystem gør det lettere for markedsovervågningsmyndighederne at spore en erhvervsdrivende, der har gjort produkter, der ikke opfylder kravene, tilgængelige på markedet.
- (20) Af hensyn til klarhed og konsekvens i forhold til andre direktiver efter den nye metode er det nødvendigt eksplicit at specificere, at produkter omfattet af dette direktiv kun må bringes i omsætning eller ibrugtages, hvis de opfylder det generelle krav om, at de ikke må udgøre en fare for menneskers sikkerhed og sundhed eller for ejendom eller miljø, og kun hvis de opfylder de væsentlige krav i dette direktiv.
- (21) Forskellige løsninger til en yderligere reduktion af udstødningsemissioner fra motorer til fritidsfartøjer er blevet vurderet i rapporten om mulighederne for yderligere at forbedre miljøegenskaberne for fritidsfartøjers motorer, som blev forelagt i henhold til artikel 2 i direktiv 2003/44/EF om ændring af direktiv 94/25/EF om fritidsfartøjer¹⁹. I rapporten blev det konkluderet, at det ville være hensigtsmæssigt at fastsætte strengere grænseværdier end de værdier, der er fastsat i direktiv 2003/44/EF. Disse grænseværdier bør fastsættes på et niveau, der afspejler udviklingen af renere teknologi til marine motorer, og som muliggør en udvikling hen imod en harmonisering af udstødningsemissioner på verdensplan. Grænseværdierne for CO bør dog hæves, idet det derved kan gøres muligt at opnå en betydelig reduktion af andre luftforurenende stoffer, samtidig med at det sikres, at overensstemmelsesomkostningerne fortsat står i et rimeligt forhold til målene.
- (22) Afhængigt af brændstof- og effektkategori er prøvningscykluser for motorer til marin brug beskrevet i de relevante ISO-standarder, og disse bør anvendes.
- (23) De prøvebrændstoffer, der anvendes til overensstemmelsesvurdering af grænseværdierne for udstødningsemissioner bør afspejle sammensætningen af brændstoffer anvendt på det relevante marked, og derfor bør europæiske

¹⁹ KOM(2007) 313 endelig.

prøvebrændstoffer anvendes ved typegodkendelse i EU. Da fabrikanter fra tredjelande måske ikke har adgang til europæiske referencebrændstoffer, er det nødvendigt at tillade, at de godkendende myndigheder accepterer, at motorer prøves med andre referencebrændstoffer. Valget af referencebrændstoffer bør dog begrænses til specifikationer fastsat i relevante ISO-standarder for at sikre prøvningsresultaternes kvalitet og sammenlignelighed.

- (24) For at bidrage til beskyttelsen af havmiljøet er det hensigtsmæssigt at vedtage et krav om obligatorisk montering af holdingtanke i fartøjer udstyret med toilet.
- (25) Ulykkesstatistikkerne viser, at risikoen for at flerskrogsfartøjer kæntrer, er meget lille. Til trods for den ringe risiko bør der tages hensyn til risikoen for kæntring også for flerskrogsfartøjer, således at det kun er for flerskrogsfartøjer, som ikke vil kunne kæntrre, at det ikke er nødvendigt at opfylde kravene om opdrift og flugtmuligheder.
- (26) I overensstemmelse med nærhedsprincippet bør bestemmelserne i dette direktiv ikke berøre medlemsstaternes ret til at fastsætte krav, som de finder nødvendige vedrørende sejlads i visse farvande for at beskytte miljøet og vandvejenes infrastruktur og for at sikre sikkerheden på disse, forudsat at dette ikke kræver, at fartøjerne skal ændres på en måde, som ikke er fastsat i dette direktiv.
- (27) CE-mærkningen, der angiver et produkts overensstemmelse, er den synlige konsekvens af en komplet evalueringsproces, der omfatter overensstemmelsesvurdering i bred forstand. Forordning (EF) nr. 765/2008 indeholder de generelle principper for CE-mærkningen. Der bør i dette direktiv fastsættes regler for anbringelsen af CE-mærkningen på fartøjer, komponenter og motorer. Det er hensigtsmæssigt at udvide forpligtelsen til CE-mærkning til også at omfatte alle indenbordsmotorer og hækmotorer uden integreret udstødningssystem, som anses for at opfylde de væsentlige krav i dette direktiv.
- (28) Det er afgørende at indskærpe over for fabrikanterne og brugerne, at fabrikanten ved at anbringe CE-mærkningen på produktet erklærer, at produktet opfylder alle gældende krav, og påtager sig det fulde ansvar herfor.
- (29) CE-mærkningen bør være den eneste overensstemmelsesmærkning til angivelse af, at et produkt omfattet af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens harmoniseringslovgivning. Benyttelse af anden form for mærkning bør dog også være tilladt, forudsat at denne bidrager til at forbedre forbrugerbeskyttelsen og ikke er omfattet af Unionens harmoniseringslovgivning.
- (30) For at sikre, at de væsentlige sikkerhedskrav opfyldes, er det nødvendigt at fastsætte bestemmelser om passende overensstemmelsesvurderingsprocedurer, som fabrikanten skal følge. Sådanne procedurer bør fastsættes med henvisning til overensstemmelsesvurderingsmodulerne fastlagt i afgørelse nr. 768/2008/EF. Disse procedurer bør udformes på grundlag af den risikograd, som fartøjer, motorer og komponenter dertil repræsenterer. Hver overensstemmelseskategori bør derfor suppleres med en egnet procedure eller et valg mellem flere ækvivalente procedurer.
- (31) Erfaringen viser, at det er hensigtsmæssigt at tillade en bredere vifte af overensstemmelsesvurderingsmoduler i følgende tilfælde: for fritidsfartøjer i kategori C med en skroglængde på 12-24 m, for hvilke der er anvendt harmoniserede

standarder, samt for komponenter. For så vidt angår overensstemmelsesvurderinger af udstødningsemissioner og støjkrav bør der skelnes mellem tilfælde, hvor harmoniserede standarder er blevet anvendt, og tilfælde, hvor de ikke er blevet anvendt, fordi det i sidstnævnte tilfælde er berettiget at kræve en strengere overensstemmelsesvurderingsprocedure. Desuden bør muligheden for at anvende referencefartøjsdata til støjemissionsprøvning fjernes som overflødig, fordi den ikke er blevet anvendt i praksis.

- (32) Direktiv 94/25/EF indeholder regler om vurdering af fritidsfartøjer efter bygning, udført af en fysisk eller juridisk person etableret i EU, som bringer produktet i omsætning, i tilfælde, hvor hverken fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant opfylder deres forpligtelser med hensyn til produktets overensstemmelse med direktivet. Af hensyn til konsekvensen er det hensigtsmæssigt at udvide denne procedure til ikke blot at omfatte fritidsfartøjer, men også personlige fartøjer. Af hensyn til klarheden bør det specificeres, i hvilke situationer proceduren kan anvendes. Desuden, for så vidt angår import, bør dens anvendelse begrænses til ikke-kommerciel import gennemført af private importører for at forhindre misbrug af denne procedure til kommercielle formål. Der er også behov for at udvide forpligtelsen for den person, der anmoder om vurdering efter bygning, til at levere dokumenter til det bemyndigede organ for at sikre, at det kan foretage en pålidelig overensstemmelsesvurdering af produktet.
- (33) Eftersom det er nødvendigt at sikre, at overensstemmelsesvurderingsorganerne foretager vurderinger af produkter omfattet af dette direktiv på et ensartet højt niveau i hele Unionen, og eftersom alle sådanne organer bør udøve deres funktioner på samme niveau og på fair konkurrencemæssige vilkår, bør der fastsættes obligatoriske krav til overensstemmelsesvurderingsorganer, der ønsker at få bemyndigelse til at udføre de i dette direktiv omhandlede overensstemmelsesvurderingsopgaver.
- (34) For at sikre et ensartet kvalitetsniveau ved overensstemmelsesvurderingen af produkter omfattet af dette direktiv er det ikke blot nødvendigt at konsolidere de krav, som skal opfyldes af overensstemmelsesvurderingsorganer, der ønsker at blive notificeret, men også parallelt hermed at fastsætte krav, som bemyndigende myndigheder og andre organer, som er involveret i vurdering, notifikation og overvågning af bemyndigede organer, skal opfylde.
- (35) Forordning (EF) nr. 765/2008 supplerer og styrker den eksisterende ramme for markedsovervågning af produkter, der er omfattet af Unionens harmoniseringslovgivning, herunder produkter omfattet af dette direktiv. Medlemsstaterne bør derfor tilrettelægge og udføre markedsovervågning af disse produkter i overensstemmelse med nævnte forordning og, når dette er relevant, i overensstemmelse med direktiv 2001/95/EF.
- (36) For at øge gennemsigtigheden og begrænse sagsbehandlingstiden er det nødvendigt at forbedre den eksisterende beskyttelsesprocedure, der giver Kommissionen mulighed for at undersøge berettigelsen af en foranstaltning gennemført af en medlemsstat over for produkter, som den anser for ikke at være overensstemmende, med henblik på at gøre den mere effektiv og gøre brug af den sagkundskab, der findes i medlemsstaterne
- (37) Den eksisterende ordning bør suppleres af en procedure, hvorved de berørte parter får mulighed for at blive orienteret om iværksatte foranstaltninger vedrørende produkter

omfattet af dette direktiv, der udgør en risiko for menneskers sundhed og sikkerhed eller for andre almene samfundshensyn. Herved vil markedsovervågningsmyndighederne i samarbejde med de relevante erhvervsdrivende også få mulighed for i en tidligere fase at gribe ind over for sådanne produkter.

- (38) I tilfælde, hvor medlemsstaterne og Kommissionen er enige om berettigelsen af en foranstaltning truffet af en medlemsstat, bør Kommissionen ikke inddrages yderligere.
- (39) For at tage hensyn til udviklingen inden for teknisk viden og nye videnskabelige resultater bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår punkt 2 i del B og punkt 1 i del C i bilag I, bortset fra direkte eller indirekte ændringer af udstødnings- eller støjemissionsværdierne og af Froude-tallet og P/D-forholdstallene, og bilag V, VII og IX. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau.
- (40) Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (41) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv, bør gennemførelsesbeføjelserne overdrages til Kommissionen. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²⁰.
- (42) Undersøgelingsproceduren bør anvendes i forbindelse med vedtagelsen af retsakter, der sikrer, at dette direktiv anvendes ensartet, især med hensyn til de supplerende bestemmelser i artikel 25 vedrørende overensstemmelsesvurderingsprocedurer og med hensyn til kravene til fartøjskonstruktionskategorier, fabrikantpladen, forebyggelse af udledning og skibsllys.
- (43) For at håndhæve overvågningen af direktivet og dets virkning, bør det bestemmes, at medlemsstaterne skal fremsende en rapport om direktivets anvendelse til Kommissionen, som derefter skal udarbejde et sammendrag af rapporterne og offentliggøre dette.
- (44) Medlemsstaterne bør fastsætte regler om sanktioner for overtrædelse af dette direktiv og sikre, at de håndhæves. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.
- (45) For at give fabrikanter og erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at tilpasse sig kravene i dette direktiv er det nødvendigt, at der fastsættes en tilstrækkeligt lang overgangsperiode efter direktivets ikrafttrædelse, i hvilken produkter, der overholder direktiv 94/25/EF, kan bringes i omsætning.
- (46) Direktiv 94/25/EF bør derfor ophæves.

²⁰ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

- (47) Da målet for dette direktiv, nemlig at garantere et højt sundheds- og sikkerhedsniveau for mennesker og beskyttelse af miljøet og samtidig garantere, at det indre marked fungerer, gennem fastsættelse af harmoniserede sikkerhedskrav til produkter omfattet af dette direktiv, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor, på grund af direktivets omfang eller virkninger, bedre kan gennemføres på EU-plan, kan Unionen derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

KAPITEL I ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1 Genstand

Dette direktiv fastlægger kravene til konstruktion og fremstilling af de produkter, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, samt regler for deres frie bevægelighed inden for Unionen.

Artikel 2 Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på følgende produkter:
 - a) fritidsfartøjer og delvis færdigbyggede fritidsfartøjer
 - b) personlige fartøjer
 - c) komponenter anført i bilag II, når disse bringes i omsætning separat i Unionen, i det følgende benævnt "komponenter"
 - d) fremdriftsmotorer, der er monteret eller specielt beregnet til montering i eller på fartøjer
 - e) fremdriftsmotorer, der er monteret i eller på fartøjer, og som undergår en større motorændring
 - f) vandfartøjer, som undergår en større ombygning.
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på følgende produkter:
 - a) for så vidt angår kravene til konstruktion og bygning i del A i bilag I:
 - i) vandfartøjer, der udelukkende er konstrueret til konkurrencesejls, herunder kaproningsbåde og robåde bestemt til træning, og som er betegnet som sådanne af fabrikanten

- ii) kanoer og kajakker konstrueret til fremdrift alene med manuelt betjente årer, gondoler og vandcykler
 - iii) vindsurfingbrætter
 - iv) surfbrætter, herunder motordrevne surfbrætter
 - v) originale historiske fartøjer og individuelle reproduktioner af sådanne, der er konstrueret før 1950, og som hovedsagelig er bygget med originale materialer og er betegnet som sådanne af fabrikanten
 - vi) forsøgsfartøjer, såfremt de ikke senere bringes i omsætning på EU-markedet
 - vii) vandfartøjer bygget til egen brug, såfremt de ikke efterfølgende inden for en periode på fem år bringes i omsætning på EU-markedet
 - viii) vandfartøjer specielt beregnet til at skulle have en besætning og til at benyttes til erhvervmæssig befordring af passagerer, især dem, der er defineret i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF²¹ og i artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF²², uanset antallet af passagerer
 - ix) undervandsfartøjer
 - x) luftpudefartøjer
 - xi) hydrofoolfartøjer
 - xii) dampdrevne fartøjer med ydre forbrænding, der anvender kul, koks, træ, olie eller gas som brændstof
 - xiii) amfibiefartøjer
- b) for så vidt angår kravene med hensyn til udstødningsemissioner i del B i bilag I:
- i) fremdriftsmotorer, der er monteret eller specielt beregnet til montering i følgende produkter:
 - vandfartøjer, der udelukkende er konstrueret til konkurrencesejls, og som er betegnet som sådanne af fabrikanten
 - forsøgsfartøjer, såfremt de ikke senere bringes i omsætning på EU-markedet
 - vandfartøjer specielt beregnet til at skulle have en besætning og til at benyttes til erhvervmæssig befordring af passagerer, jf. dog artikel 2, stk. 3, især de fartøjer, der er defineret i artikel 2 i direktiv

²¹ EUT L 389 af 30.12.2006, s. 1.

²² EUT L 163 af 25.06.2009, s. 1.

2006/87/EF og i artikel 3 i direktiv 2009/45/EF, uanset antallet af passagerer

- undervandsfartøjer
 - luftpudefartøjer
 - hydrofoilmfartøjer
 - amfibiefartøjer
- ii) originale historiske motorer og individuelle reproduktioner af sådanne, som er baseret på en konstruktion fra før 1950, som ikke er seriefremstillet, og som er monteret i de i litra a), nr. v) og vii), omhandlede fartøjer
- iii) fremdriftsmotorer, der er bygget til egen brug, såfremt de ikke efterfølgende inden for en periode på fem år bringes i omsætning i på EU-markedet
- c) for så vidt angår kravene med hensyn til støjemissioner i del C i bilag I:
- i) alle fartøjer omhandlet i litra b)
 - ii) vandfartøjer bygget til egen brug, såfremt de ikke efterfølgende inden for en periode på fem år bringes i omsætning på EU-markedet.
3. Det forhold, at samme vandfartøj kan anvendes til udlejning og til oplæring i lystsejls, betyder ikke, at det udelukkes fra direktivets anvendelsesområde, hvis det bringes i omsætning på EU-markedet til rekreative formål.

Artikel 3 *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

1. "vandfartøj": ethvert fritidsfartøj eller personligt fartøj
2. "fritidsfartøj": enhver båd af enhver type beregnet til sports- og fritidsformål, med en skroglængde på mellem 2,5 og 24 m målt efter den relevante harmoniserede standard, uanset typen af fremdrivningsmiddel
3. "personligt fartøj": et fartøj beregnet til sports- og fritidsformål med en længde på under 4 m, som har indbygget forbrændingsmotor med vandstrålepumpe som hovedfremdrivningsmiddel, og som er beregnet til at skulle betjenes af en eller flere personer, som sidder, står eller knæler på - snarere end i - skroget
4. "vandfartøj bygget til egen brug": et vandfartøj bygget af dets fremtidige bruger til egen brug, og som ikke helt eller delvis bygges af en erhvervsdrivende for en privat person i henhold til en indgået kontrakt

5. "fremdriftsmotor": enhver forbrændingsmotor med gnist- eller kompressionstænding, som anvendes til fremdrivning
6. "større motorændring": en ændring af en motor, som vil kunne bevirke, at motoren overskrider de i bilag I, del B, fastsatte emissionsgrænseværdier, eller forøger motorens mærkeeffekt med mere end 15 %
7. "større ombygning af fartøj": en ombygning af et vandfartøj, der ændrer vandfartøjets fremdrivningsmiddel, indebærer en større motorændring, eller ændrer vandfartøjet i en sådan grad, at det må betragtes som et nyt vandfartøj
8. "fremdrivningsmiddel": den mekaniske metode, hvormed vandfartøjet drives frem
9. "motorfamilie": en af fabrikanten opstillet gruppe af motorer, der som følge af deres konstruktion svarer til hinanden med hensyn til udstødningsemissionskarakteristika eller støjemissionskarakteristika, og som opfylder dette direktivs udstødningsemissionskrav eller støjemissionskrav
10. "gøre tilgængelig på markedet": foretage enhver levering af et produkt med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse på EU-markedet som led i erhvervsvirksomhed mod eller uden vederlag
11. "bringe i omsætning": første tilgængeliggørelse af et produkt på EU-markedet
12. "ibrugtagning": slutbrugerens første brug af et produkt omfattet af dette direktiv i Unionen
13. "fabrikant": enhver fysisk eller juridisk person, som fremstiller et produkt eller får et produkt konstrueret eller fremstillet og bringer dette produkt i omsætning under sit navn eller varemærke
14. "bemyndiget repræsentant": enhver i Unionen etableret fysisk eller juridisk person, som har modtaget en skriftlig fuldmagt fra fabrikanten til at handle på dennes vegne i forbindelse med varetagelsen af specifikke opgaver
15. "importør": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Unionen, og som bringer et produkt fra et tredjeland i omsætning på EU-markedet
16. "privat importør": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Unionen, og som i forbindelse med ikke-erhvervsmæssig aktivitet importerer et produkt fra et tredjeland til Unionen med den hensigt at ibrugtage det til egen brug
17. "distributør": enhver fysisk eller juridisk person i forsyningskæden, bortset fra fabrikanten eller importøren, som gør et produkt tilgængeligt på markedet
18. "erhvervsdrivende": fabrikanten, den bemyndigede repræsentant, importøren og distributøren
19. "harmoniseret standard": en standard vedtaget af et af de europæiske standardiseringsorganer, der er anført i bilag I til direktiv 98/34/EF, efter anmodning fra Kommissionen i henhold til artikel 6 i nævnte direktiv

20. "akkreditering": akkreditering som defineret i artikel 2, stk. 10, i forordning (EF) nr. 765/2008
21. "nationalt akkrediteringsorgan": akkrediteringsorgan som defineret i artikel 2, stk. 11, i forordning (EF) nr. 765/2008
22. "overensstemmelsesvurdering": en proces til påvisning af, om dette direktivs krav til et produkt er blevet opfyldt
23. "overensstemmelsesvurderingsorgan": et organ, der udfører overensstemmelsesvurderingsopgaver, herunder kalibrering, afprøvning, certificering og inspektion
24. "tilbagekaldelse": enhver foranstaltning, der har til formål at opnå, at et produkt, der allerede er gjort tilgængeligt for slutbrugeren, returneres
25. "tilbagetrækning": enhver foranstaltning, der har til formål at forhindre, at et produkt i forsyningskæden gøres tilgængeligt på markedet
26. "markedsovervågning": aktiviteter, der gennemføres, og foranstaltninger, der træffes af offentlige myndigheder for at sikre, at produkter er i overensstemmelse med de relevante krav i Unionens harmoniseringslovgivning, og ikke er til fare for sundhed og sikkerhed eller andre aspekter vedrørende beskyttelse af samfundsinteresser
27. "CE-mærkning": mærkning, hvormed fabrikanten angiver, at produktet er i overensstemmelse med alle gældende krav i Unionens harmoniseringslovgivning om anbringelse af denne mærkning
28. "Unionens harmoniseringslovgivning": alle EU-retsfor skrifter, som harmoniserer betingelserne for markedsføring af produkter.

Artikel 4 *Væsentlige krav*

1. De i artikel 2, stk. 1, omhandlede produkter må kun gøres tilgængelige eller tages i brug til anvendelse efter deres bestemmelse, hvis de ikke udgør nogen fare for menneskers sikkerhed og sundhed, for ejendom eller for miljøet, når de er korrekt bygget og vedligeholdt, og kun hvis de opfylder de relevante væsentlige krav i bilag I.
2. Medlemsstaterne sikrer, at de i artikel 2, stk. 1, omhandlede produkter ikke bringes i omsætning eller ibrugtages, medmindre de opfylder kravene i stk. 1.

Artikel 5 *Nationale bestemmelser for sejlads*

Bestemmelserne i dette direktiv er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan vedtage bestemmelser om sejlads i bestemte farvande for at beskytte miljøet og vandvejenes infrastruktur og for at sikre vandvejenes sikkerhed, forudsat at dette ikke kræver nogen ændring af vandfartøjer, der er i overensstemmelse med dette direktiv.

Artikel 6
Fri bevægelighed

1. Medlemsstaterne må ikke forhindre, at vandfartøjer, som er i overensstemmelse med dette direktiv, gøres tilgængelige på markedet eller ibrugtages på deres område.
2. Medlemsstaterne må ikke forhindre, at delvis færdigbyggede vandfartøjer gøres tilgængelige på markedet, hvis fabrikanten eller importøren i overensstemmelse med del A i bilag III erklærer, at de er beregnet til at blive færdigbyggede af andre.
3. Medlemsstaterne må ikke forhindre, at komponenter, der er i overensstemmelse med dette direktiv, og som er beregnet til indbygning i vandfartøjer i overensstemmelse med den erklæring fra fabrikant eller importør, der er omhandlet i del B i bilag III, gøres tilgængelige på markedet eller ibrugtages.
4. Medlemsstaterne må ikke forhindre, at følgende gøres tilgængeligt på markedet eller ibrugtages:
 - a) fremdriftsmotorer, uanset om de er monteret i et vandfartøj eller ej, som er i overensstemmelse med dette direktiv
 - b) motorer typegodkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF²³, som er i overensstemmelse med trin IIIA-, IIIB- eller IV-emissionsgrænserne for CI-motorer til andre anvendelser end fartøjer på indre vandveje, lokomotiver og motorvogne, som fastsat i punkt 4.1.2 i bilag I til nævnte direktiv
 - c) motorer typegodkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF²⁴, når fabrikanten i overensstemmelse med punkt 9 i bilag IV erklærer, at motoren opfylder kravene til udstødningsemissioner i nærværende direktiv, når den monteres i et vandfartøj i overensstemmelse med de af fabrikanten leverede anvisninger
5. Medlemsstaterne må ikke forhindre, at der på messer og udstillinger, ved demonstrationer og lignende arrangementer præsenteres produkter, som er omhandlet i artikel 2, stk. 1, men som ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, forudsat at det ved synlig skiltning klart er anført, at de pågældende produkter ikke er i overensstemmelse med direktivet og hverken kan gøres tilgængelige eller tages i brug i Unionen, førend en sådan overensstemmelse foreligger.

²³ EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

²⁴ EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1.

KAPITEL II

ERHVERVSDRIVENDES FORPLIGTELSE

Artikel 7 *Fabrikantens forpligtelser*

1. Fabrikanten sikrer, når han bringer sine produkter i omsætning på markedet, at de er konstrueret og fremstillet i overensstemmelse med kravene i artikel 4, stk. 1, og bilag I.
2. Fabrikanten udarbejder den krævede tekniske dokumentation i overensstemmelse med artikel 26 og gennemfører eller får gennemført den relevante overensstemmelsesvurderingsprocedure i henhold til artikel 20-23 og artikel 25.

Når et produkts overensstemmelse med de gældende krav er blevet dokumenteret ved en sådan procedure, udarbejder fabrikanten en EU-overensstemmelseserklæring, jf. artikel 16, og anbringe CE-mærkningen som anført i artikel 18, stk. 1.

3. Fabrikanten opbevarer den tekniske dokumentation og en kopi af EU-overensstemmelseserklæringen i ti år, efter at produktet er blevet bragt i omsætning.
4. Fabrikanten sikrer, at der findes procedurer til sikring af produktionsseriens fortsatte overensstemmelse. Der skal i fornødent omfang tages hensyn til ændringer i et produkts konstruktion eller kendetegn og til ændringer i de harmoniserede standarder, som produktet er erklæret i overensstemmelse med.

Når det anses for hensigtsmæssigt som følge af de med et produkt forbundne risici, foretager fabrikanten med henblik på beskyttelse af forbrugernes sundhed og sikkerhed stikprøvekontrol af produkter, der er gjort tilgængelige på markedet, undersøge og om nødvendigt føre register over klager, produkter, der ikke opfylder kravene, og produkttilbagekaldelser og holde distributørerne orienteret om enhver sådan overvågning.

5. Fabrikanten sikrer, at hans produkter er forsynet med et type-, parti- eller serienummer eller en anden form for angivelse, ved hjælp af hvilken de kan identificeres, eller hvis dette på grund af komponentens størrelse eller art ikke er muligt, at de krævede oplysninger fremgår af emballagen eller af et dokument, der ledsager produktet i overensstemmelse med punkt 2.1 i del A i bilag I.
6. Fabrikantens navn, registrerede firmanavn eller registrerede varemærke og kontaktadresse skal fremgå af produktet eller, hvis dette ikke er muligt, af emballagen eller af et dokument, der ledsager produktet. Adressen skal være adressen på ét enkelt sted, hvor fabrikanten kan kontaktes.
7. Fabrikanten sikrer, at produktet ledsages af en brugsanvisning og sikkerhedsinformation på et eller flere forbrugere og andre slutbrugere letforståeligt sprog fastsat af den pågældende medlemsstat.

8. Hvis en fabrikant finder eller har grund til at tro, at et produkt, han har bragt i omsætning, ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, træffer han straks de nødvendige korrigerende foranstaltninger for at bringe det pågældende produkt i overensstemmelse med lovgivningen eller om nødvendigt trække det tilbage fra markedet eller kalde det tilbage. Endvidere orienterer fabrikanten, hvis produktet udgør en risiko, straks de kompetente nationale myndigheder i de medlemsstater, hvor han har gjort produktet tilgængeligt, herom og give nærmere oplysninger om særlig den manglende overensstemmelse med lovgivningen og de korrigerende foranstaltninger, han har truffet.
9. Fabrikanten skal på grundlag af en kompetent national myndigheds begrundede anmodning give myndigheden al den information og dokumentation, der er nødvendig for at konstatere produktets overensstemmelse med lovgivningen, på et for denne myndighed let forståeligt sprog. Hvis denne myndighed anmoder herom, samarbejder han med den om foranstaltninger, der træffes for at undgå de risici, som produkter, han har bragt i omsætning, udgør.

Artikel 8 *Bemyndigede repræsentanter*

1. Fabrikanten kan ved skriftlig fuldmagt udpege en bemyndiget repræsentant.
2. Forpligtelserne i henhold til artikel 7, stk. 1, og udarbejdelsen af teknisk dokumentation kan ikke være en del af den bemyndigede repræsentants fuldmagt.
3. En bemyndiget repræsentant udfører de opgaver, der er fastsat i den fuldmagt, denne har modtaget fra fabrikanten. Fuldmagten skal som minimum sætte den bemyndigede repræsentant i stand til:
 - a) at sørge for, at en kopi af EF-overensstemmelseserklæringen og den tekniske dokumentation står til rådighed for de nationale markedsovervågningsmyndigheder i 10 år, efter at produktet er bragt i omsætning
 - b) på grundlag af den kompetente nationale myndigheds begrundede anmodning at give myndigheden al den information og dokumentation, der er nødvendig for at konstatere produktets overensstemmelse med lovgivningen
 - c) at samarbejde med de nationale kompetente myndigheder, hvis disse anmoder herom, om foranstaltninger, der træffes for at undgå risici, som de produkter, der er omfattet af hans fuldmagt, udgør.

Artikel 9 *Importørernes forpligtelser*

1. Importøren må kun bringe produkter, der opfylder kravene, i omsætning på Unionens marked.
2. Før han bringer et produkt i omsætning, sikrer importøren, at fabrikanten har gennemført den relevante overensstemmelsesvurderingsprocedure. Han sikrer, at

fabrikanten har udarbejdet den tekniske dokumentation, at produktet er CE-mærket og er ledsaget af de dokumenter, der kræves i henhold til artikel 16 og punkt 2.5 i del A i bilag I, punkt 4 i del B i bilag I og punkt 2 i del C i bilag I, og at fabrikanten har opfyldt kravene i artikel 7, stk. 5 og 6.

Hvis en importør finder eller har grund til at tro, at et produkt ikke er i overensstemmelse med kravene i artikel 4, stk. 1, og bilag I, må vedkommende ikke bringe produktet i omsætning, før det er blevet bragt i overensstemmelse med de gældende krav. Derudover skal importøren, hvis produktet udgør en risiko, underrette fabrikanten samt markedsovervågningsmyndighederne herom.

3. Importørens navn, registrerede firmanavn eller registrerede varemærke og kontaktadresse skal fremgå af produktet eller, hvis dette i forbindelse med komponenter ikke er muligt, af emballagen eller af et dokument, der ledsager produktet.
4. Importøren sikrer, at produktet ledsages af en brugsanvisning og sikkerhedsinformation på et eller flere forbrugere og andre slutbrugere letforståeligt sprog fastsat af den pågældende medlemsstat.
5. Importøren sikrer, at opbevarings- og transportbetingelserne for produkter, som han har ansvaret for, ikke bringer deres overensstemmelse med kravene i artikel 4, stk. 1, og bilag I i fare.
6. I alle tilfælde, hvor det under hensyntagen til de risici, et produkt udgør, anses for hensigtsmæssigt af hensyn til beskyttelsen af forbrugernes sundhed og sikkerhed, foretager importøren stikprøvekontrol af markedsførte produkter, undersøge og om nødvendigt føre register over klager, produkter, der ikke opfylder kravene, og produkttilbagekaldelser og holde distributørerne orienteret om denne overvågning.
7. Hvis en importør finder eller har grund til at tro, at et produkt, han har bragt i omsætning, ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, træffer han straks de nødvendige korrigerende foranstaltninger for at bringe det pågældende produkt i overensstemmelse med direktivet eller om nødvendigt trække det tilbage fra markedet eller kalde det tilbage. Endvidere orienterer importøren, hvis produktet udgør en risiko, straks de kompetente nationale myndigheder i de medlemsstater, hvor han har gjort produktet tilgængeligt, herom og giver nærmere oplysninger om særlig den manglende overensstemmelse med lovgivningen og de korrigerende foranstaltninger, han har truffet.
8. Importøren opbevarer i ti år efter at produktet er bragt i omsætning en kopi af EU-overensstemmelseserklæringen, så den står til rådighed for markedsovervågningsmyndighederne, og sikrer, at den tekniske dokumentation kan stilles til rådighed for disse myndigheder, hvis de anmoder herom.
9. Importøren giver efter en kompetent national myndigheds begrundede anmodning herom myndigheden al den information og dokumentation, der er nødvendig for at konstatere et produkts overensstemmelse med lovgivningen, på et for denne myndighed let forståeligt sprog. Hvis denne myndighed anmoder herom, samarbejder han med den om foranstaltninger, der træffes for at undgå de risici, som produkter, han har bragt i omsætning, udgør.

Artikel 10
Distributørens forpligtelser

1. Distributøren handler, når han gør et produkt tilgængeligt på markedet, med fornøden omhu i forhold til kravene i dette direktiv.
2. Distributøren kontrollerer, før han gør et produkt tilgængeligt på markedet, at det er forsynet med CE-mærkning, at det er ledsaget af den dokumentation, der kræves i henhold til artikel 7, stk. 7, artikel 16 og punkt 2.5 i del A i bilag I, punkt 4 i del B i bilag I og punkt 2 i del C i bilag I og af en brugsanvisning og sikkerhedsinformation på et eller flere sprog, der er let forståelige for forbrugere og andre slutbrugere i den medlemsstat, hvor produktet gøres tilgængeligt på markedet, og at fabrikanten og importøren har opfyldt kravene i artikel 7, stk. 5 og 6, og artikel 9, stk. 3.

Hvis en distributør finder eller har grund til at tro, at et produkt ikke er i overensstemmelse med kravene i artikel 4, stk. 1, og bilag I, må han først gøre produktet tilgængeligt på markedet, efter at det er blevet bragt i overensstemmelse med de gældende krav. Derudover underretter distributøren, hvis produktet udgør en risiko, fabrikanten eller importøren samt markedsovervågningsmyndighederne herom.

3. Distributøren sikrer, at opbevarings- og transportbetingelserne for et produkt, som han har ansvaret for, ikke bringer dets overensstemmelse med kravene i artikel 4, stk. 1, og bilag I i fare.
4. Hvis en distributør finder eller har grund til at tro, at et produkt, han har gjort tilgængeligt på markedet, ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, sikrer han sig, at der træffes de nødvendige korrigerende foranstaltninger for at bringe det pågældende produkt i overensstemmelse med lovgivningen eller om nødvendigt for at trække det tilbage fra markedet eller kalde det tilbage fra slutbrugerne. Derudover orienterer distributøren, hvis produktet udgør en risiko, straks de kompetente nationale myndigheder i de medlemsstater, hvor han har gjort produktet tilgængeligt, herom og giver nærmere oplysninger om særlig den manglende overensstemmelse med lovgivningen og de korrigerende foranstaltninger, han har truffet.
5. Distributøren giver efter en kompetent national myndigheds begrundede anmodning denne myndighed al den information og dokumentation, der er nødvendig for at konstatere produktets overensstemmelse med lovgivningen. Han samarbejder, hvis denne myndighed anmoder herom, med den om foranstaltninger, der træffes for at undgå de risici, som produkter, han har gjort tilgængelige på markedet, udgør.

Artikel 11

Tilfælde, i hvilke fabrikantens forpligtelser finder anvendelse på importøren og distributøren

En importør eller distributør anses for at være fabrikant i dette direktivs forstand og er underlagt de samme forpligtelser som fabrikanten, jf. artikel 7, hvis han bringer et produkt i omsætning under sit eget navn eller varemærke eller ændrer et produkt, der allerede er bragt i omsætning, på en sådan måde, at det kan berøre overholdelsen af kravene i dette direktiv.

Artikel 12
Private importørers forpligtelser

1. Hvis hverken fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant etableret i Unionen opfylder forpligtelserne med hensyn til produktets overensstemmelse med dette direktiv, skal en privat importør gennemføre eller lade gennemføre fabrikantens forpligtelser, som omhandlet i stk. 1-4 og stk. 7 og 9 i artikel 7.
2. Hvis den påkrævede tekniske dokumentation ikke er tilgængelig hos fabrikanten, lader den private importør den udarbejde ved hjælp af egnet ekspertise, hvilket kan omfatte et bemyndiget organ, som ikke er involveret i overensstemmelsesvurderingen af det pågældende produkt.
3. Den private importør sørger for, at navn og adresse på det bemyndigede organ, der har gennemført produktets overensstemmelsesvurdering, er anført på produktet.

Artikel 13
Identifikation af erhvervsdrivende

1. Efter anmodning skal erhvervsdrivende over for markedsovervågningsmyndighederne identificere:
 - a) enhver erhvervsdrivende, som har leveret et produkt til dem
 - b) enhver erhvervsdrivende, som de har leveret et produkt til.

Erhvervsdrivende skal kunne forelægge de oplysninger, der er omhandlet i første afsnit, i en periode på 10 år, efter at produktet er blevet leveret til dem, og i en periode på 10 år, efter at de har leveret produktet.

2. Efter anmodning skal private importører over for markedsovervågningsmyndighederne identificere den erhvervsdrivende, som har leveret produktet til dem.

Private importører skal kunne forelægge oplysningerne omhandlet i første afsnit i en periode på 10 år, efter at produktet er blevet leveret til dem.

KAPITEL III

PRODUKTETS OVERENSSTEMMELSE

Artikel 14

Overensstemmelsesformodning

Produkter, som er i overensstemmelse med harmoniserede standarder eller dele deraf, hvis referencer er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, formodes at være i overensstemmelse med de krav, der er omfattet af disse standarder eller dele deraf, jf. artikel 4, stk. 1, og bilag I.

Artikel 15

Formel indsigelse mod harmoniserede standarder

1. Finder en medlemsstat eller Kommissionen, at en harmoniseret standard ikke fuldt ud dækker de krav, som den vedrører, og som er fastsat i artikel 4, stk. 1, og bilag I, forelægger Kommissionen eller den pågældende medlemsstat sagen for det udvalg, der er nedsat ved artikel 5 i direktiv 98/34/EF, med angivelse af argumenterne herfor. Efter at have hørt de relevante europæiske standardiseringsorganer afgiver udvalget straks udtalelse.
2. På baggrund af udvalgets udtalelse træffer Kommissionen beslutning om at offentliggøre, ikke at offentliggøre, at offentliggøre med begrænsninger, at opretholde, at opretholde med begrænsninger eller at tilbagetrække henvisningerne til den pågældende harmoniserede standard i eller fra *Den Europæiske Unions Tidende*.
3. Kommissionen underretter det berørte europæiske standardiseringsorgan og anmoder om nødvendigt om ændring af de pågældende harmoniserede standarder.

Artikel 16

EU-overensstemmelseserklæring

1. Det skal af EU-overensstemmelseserklæringen fremgå, at det er blevet dokumenteret, at kravene i artikel 4, stk. 1, og bilag I er opfyldt.
2. EU-overensstemmelseserklæringen skal følge den model, der er fastsat i bilag IV til dette direktiv, den skal indeholde de elementer, der er specificeret i de relevante moduler i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF, og den skal løbende ajourføres. Den skal oversættes til det eller de sprog, der kræves af den medlemsstat, hvor produktet gøres tilgængeligt eller ibrugtages.
3. Ved at udarbejde EU-overensstemmelseserklæringen står fabrikanten eller den private importør inde for, at produktet opfylder de gældende krav.

4. EU-overensstemmelseserklæringen skal altid ledsage følgende:
 - a) vandfartøjet og skal indgå i den instruktionsbog, der er omhandlet i punkt 2.5 i del A i bilag I
 - b) komponenterne, når disse bringes i omsætning separat
 - c) fremdriftsmotorer og skal indgå i den instruktionsbog, der er omhandlet i punkt 4 i del B i bilag I.

Artikel 17

Generelle principper for CE-mærkningen

CE-mærkningen er underkastet de generelle principper i artikel 30 i forordning (EF) nr. 765/2008.

Artikel 18

Produkter, der skal CE-mærkes

1. Følgende produkter skal være CE-mærket, når de gøres tilgængelige på markedet eller ibrugtages:
 - a) vandfartøjer og komponenter, som anses for at opfylde de relevante væsentlige krav i bilag I
 - b) udenbordsmotorer, der anses for at opfylde de væsentlige krav i del B og C i bilag I
 - c) hækmotorer med integreret udstødningssystem, der anses for at opfylde de væsentlige krav i del B og C i bilag I
 - d) indenbordsmotorer og hækmotorer uden integreret udstødningssystem, der anses for at opfylde kravene i forbindelse med udstødningsemissioner i del B og C i bilag I.
2. Medlemsstaterne skal formode, at de produkter, der er omhandlet i stk. 1 og er påført CE-mærkning, er i overensstemmelse med dette direktiv.

Artikel 19

Regler og betingelser for anbringelse af CE-mærkningen

1. CE-mærkningen anbringes på de produkter, der er omhandlet i artikel 18, stk. 1, så den er synlig, let læselig og ikke kan slettes. Hvis der er tale om komponenter, hvor dette ikke er muligt eller er uhensigtsmæssigt som følge af det pågældende produkts størrelse eller art, anbringes mærkningen på emballagen og i de ledsagende dokumenter.
2. CE-mærkningen anbringes, før produktet bringes i omsætning eller ibrugtages. Der kan efter CE-mærkningen og det identifikationsnummer, der er omhandlet i stk. 3,

anbringes et piktogram eller ethvert andet mærke, der angiver en særlig risiko eller særlig anvendelse.

3. Efter CE-mærkningen anføres identifikationsnummeret på det bemyndigede organ, hvis et sådant organ deltager i produktionskontrollfasen.

Det bemyndigede organs identifikationsnummer anbringes af organet selv eller efter dets anvisninger af fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant.

KAPITEL IV OVERENSSTEMMELSESVURDERING

Artikel 20

Gældende overensstemmelsesvurderingsprocedurer

1. Fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant anvender de procedurer, der er fastsat i de moduler, der er omhandlet i artikel 21, 22 og 23, før de produkter, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, bringes i omsætning.
2. Private importører skal anvende proceduren omhandlet i artikel 24 før ibrugtagning af et produkt omhandlet i artikel 2, stk. 1, hvis hverken fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant har gennemført overensstemmelsesvurderingen for det pågældende produkt.
3. Enhver person, der bringer en motor eller et vandfartøj i omsætning efter en større ændring eller ombygning, eller enhver person, der ændrer den tilsigtede anvendelse af et vandfartøj, der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, på en sådan måde, at det kommer til at falde ind under dets anvendelsesområde, skal anvende den procedure, der er omhandlet i artikel 24, før produktet bringes i omsætning eller ibrugtages.
4. Enhver person, der bringer et vandfartøj bygget til egen brug i omsætning før udgangen af den periode på 5 år, der er omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a), nr. vii), skal anvende den procedure, der er omhandlet i artikel 24, før produktet bringes i omsætning.

Artikel 21

Konstruktion og fremstilling

1. For så vidt angår konstruktion og fremstilling af fritidsfartøjer finder følgende procedurer omhandlet i bilag II i afgørelse nr. 768/2008/EF anvendelse:
 - a) For kategori A og B omhandlet i punkt 1 i del A i bilag I.
 - i) For fritidsfartøjer med en skroglængde på 2,5-12 m et af følgende moduler:
 - modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget produktprøvning)

- modul B (EU-typeafprøvning) sammen med modul C, D, E eller F
 - modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring)
- ii) For fritidsfartøjer med en skroglængde på 12-24 m et af følgende moduler:
- modul B (EU-typeafprøvning) sammen med modul C, D, E eller F
 - modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring)
- b) For kategori C omhandlet i punkt 1 i del A i bilag I.
- i) For fritidsfartøjer med en skroglængde på 2,5-12 m et af følgende moduler:
- hvis de harmoniserede standarder vedrørende punkt 3.2 og 3.3 i del A i bilag I er overholdt: modul A (intern produktionskontrol), modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget produktprøvning), modul B (EU-typegodkendelse) sammen med modul C, D, E eller F, modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation) eller modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring)
 - hvis de harmoniserede standarder vedrørende punkt 3.2 og 3.3 i del A i bilag I ikke er overholdt: modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget produktprøvning), modul B (EU-typegodkendelse) sammen med modul C, D, E eller F, modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation) eller modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring)
- ii) For fritidsfartøjer med en skroglængde på 12-24 m et af følgende moduler:
- hvis de harmoniserede standarder vedrørende punkt 3.2 og 3.3 i del A i bilag I er overholdt: modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget produktprøvning), modul B (EU-typegodkendelse) sammen med modul C, D, E eller F, modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation) eller modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring)
 - hvis de harmoniserede standarder vedrørende punkt 3.2 og 3.3 i del A i bilag I ikke er overholdt: modul B (EU-typegodkendelse) sammen med modul C, D, E eller F, modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation) eller modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring)
- c) For kategori D omhandlet i punkt 1 i del A i bilag I.

- i) For fritidsfartøjer med en skroglængde på 2,5-24 m et af følgende moduler:
 - modul A (intern produktionskontrol)
 - modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget produktprøvning)
 - modul B (EU-typeafprøvning) sammen med modul C, D, E eller F
 - modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring).
2. Med hensyn til konstruktion og fremstilling af personlige fartøjer finder en af følgende procedurer omhandlet i bilag II i afgørelse nr. 768/2008/EF anvendelse:
 - a) modul A (intern produktionskontrol)
 - b) modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget produktprøvning)
 - c) modul B (EU-typeafprøvning) sammen med modul C, D, E eller F
 - d) modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - e) modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring).
3. For så vidt angår konstruktion og fremstilling af komponenter finder en af følgende procedurer omhandlet i bilag II i afgørelse nr. 768/2008/EF anvendelse:
 - a) modul B (EU-typeafprøvning) sammen med modul C, D, E eller F
 - b) modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - c) modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring).

Artikel 22

Udstødningsemissioner

For så vidt angår udstødningsemissioner anvender motorfabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant i Unionen for produkter omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra d) og e), følgende procedurer omhandlet i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF:

- a) Når prøvninger udføres ved anvendelse af den harmoniserede standard, et af følgende moduler:
 - i) modul B (EU-typeafprøvning) sammen med modul C, D, E eller F
 - ii) modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - iii) modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring).

- b) Når prøvninger udføres uden anvendelse af den harmoniserede standard, modul B sammen med modul C1.

Artikel 23
Støjmissioner

1. For så vidt angår støjmissioner fra fritidsfartøjer med hækmotor uden integreret udstødningssystem eller indenbords fremdriftsmotor samt fritidsfartøjer med hækmotor uden integreret udstødningssystem eller med indenbords fremdriftsmotor, som undergår en større ombygning af fartøjet og derefter bringes i omsætning på Unionens marked inden for en periode på fem år efter ombygningen, skal fartøjets fabrikant eller dennes bemyndigede repræsentant, som er etableret i Unionen, anvende følgende procedurer omhandlet i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF:
- a) Når prøvninger udføres ved anvendelse af den harmoniserede standard for støjmåling, et af følgende moduler:
- i) modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget prøvning)
 - ii) modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - iii) modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring).
- b) Når prøvninger udføres uden anvendelse af den harmoniserede standard for støjmåling, modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation).
- c) Når Froude-tal og effekt/deplacement-forholdet anvendes ved vurderingen, et af følgende moduler:
- i) modul A (intern produktionskontrol)
 - ii) modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - iii) modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring).
2. For så vidt angår støjmissioner for personlige fartøjer og udenbordsmotorer og hækmotorer med integreret udstødningssystem beregnet til montering på fritidsfartøjer, skal fabrikanten anvende følgende procedurer omhandlet i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF:
- a) Når der foretages prøvninger med anvendelse af den harmoniserede standard for støjmåling:
- i) modul A1 (intern produktionskontrol plus overvåget prøvning)
 - ii) modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation)
 - iii) modul H (overensstemmelse på grundlag af fuld kvalitetssikring).
- b) Når prøvninger udføres uden anvendelse af den harmoniserede standard for støjmåling, modul G (overensstemmelse på grundlag af enhedsverifikation).

Artikel 24
Vurdering efter bygning

Vurdering efter bygning, som omhandlet i artikel 20, stk. 2, 3 og 4, udføres som beskrevet i bilag V.

Artikel 25
Supplerende krav

1. Når modul B i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF anvendes, udføres EU-typeafprøvningen på den måde, som er angivet i andet led i punkt 2 i nævnte modul.

En produktionstype i modul B kan dække over flere forskellige varianter af produkter, hvis forskellen mellem varianterne ikke berører sikkerhedsniveauet og de øvrige krav til produktets funktionsdygtighed.

2. Når modul A1 i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF anvendes, skal produktkontrollen udføres på et eller flere vandfartøjer, der repræsenterer fabrikantens produktion, og de supplerende krav i bilag VI til dette direktiv finder anvendelse.
3. Muligheden for at anvende de akkrediterede interne organer, der er omhandlet i modul A1 og C1 i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF, finder ikke anvendelse.
4. Når modul F i bilag II til afgørelse 768/2008/EF anvendes, finder proceduren beskrevet i bilag VII til dette direktiv anvendelse ved overensstemmelsesvurdering af kravene til udstødningsemissioner.
5. Når modul C i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF anvendes, skal et bemyndiget organ udvalgt af fabrikanten for så vidt angår overensstemmelsesvurderingen af kravene til udstødningsemissioner i dette direktiv, og hvis fabrikanten ikke arbejder under et relevant kvalitetssystem som beskrevet i modul H i bilag II til afgørelse nr. 768/2008/EF, gennemføre produktkontroller eller lade sådanne udføre med vilkårlige intervaller fastsat af den pågældende myndighed, for at kontrollere kvaliteten af den interne produktkontrol. Såfremt kvalitetsniveauet synes at være utilfredsstillende, eller det synes nødvendigt at kontrollere validiteten af de data, fabrikanten har fremlagt, anvendes proceduren i bilag VIII til dette direktiv.

Artikel 26
Teknisk dokumentation

1. Den i artikel 7, stk. 2, omhandlede tekniske dokumentation skal indeholde alle relevante data eller oplysninger om de midler, fabrikanten anvender for at sikre, at produktet opfylder kravene i artikel 4, stk. 1, og bilag I, herunder særlig de i bilag IX nævnte dokumenter.
2. Den tekniske dokumentation skal gøre det muligt at forstå produktets konstruktion, fremstilling og funktion samt at vurdere dets overensstemmelse med dette direktiv.

KAPITEL V

NOTIFIKATION AF

OVERENSSTEMMELSESVURDERINGSORGANER

Artikel 27 *Notifikation*

Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer der er bemyndiget til som uafhængig tredjepart at udføre overensstemmelsesvurderingsopgaver i henhold til dette direktiv.

Artikel 28 *Bemyndigende myndigheder*

1. Medlemsstaterne udpeger en bemyndigende myndighed, som er ansvarlig for at indføre og gennemføre de nødvendige procedurer for vurdering og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorganer, der skal udføre opgaver i henhold til dette direktiv, og for overvågningen af bemyndigede organer, herunder overensstemmelse med artikel 34.
2. Medlemsstaterne kan bestemme, at den i stk. 1 omhandlede vurdering og overvågning skal foretages af et nationalt akkrediteringsorgan som defineret i og i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 765/2008.
3. Hvis den bemyndigende myndighed uddelegerer eller på anden måde overlader vurderingen, notifikationen eller overvågningen som omhandlet i stk. 1 til et organ, som ikke er en del af en myndighed, skal dette organ være en juridisk person og på tilsvarende vis opfylde kravene i artikel 29. Desuden skal det have truffet foranstaltninger til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med sine aktiviteter.
4. Den bemyndigende myndighed skal påtage sig det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af det i stk. 3 nævnte organ.

Artikel 29 *Krav vedrørende bemyndigende myndigheder*

1. En bemyndigende myndighed skal oprettes på en sådan måde, at der ikke opstår interessekonflikter med overensstemmelsesvurderingsorganer.
2. En bemyndigende myndighed skal være organiseret og arbejde på en sådan måde, at der i dens arbejde sikres objektivitet og uvildighed.
3. En bemyndigende myndighed skal være organiseret på en sådan måde, at alle beslutninger om notifikation af et overensstemmelsesvurderingsorgan træffes af kompetente personer, der ikke er identiske med dem, der foretog vurderingen.

4. En bemyndigende myndighed må ikke udføre aktiviteter, som udføres af overensstemmelsesvurderingsorganer, eller yde rådgivningsservice på kommercielt eller konkurrencemæssigt grundlag.
5. En bemyndigende myndighed skal sikre, at indhentede oplysninger behandles fortroligt.
6. En bemyndigende myndighed skal have et tilstrækkelig stort kompetent personale til, at de kan udføre deres opgaver behørigt.

Artikel 30

Oplysningskrav for bemyndigende myndigheder

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om deres procedurer for vurdering og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorganer og overvågning af bemyndigede organer og om eventuelle ændringer heraf.

Kommissionen offentliggør disse oplysninger.

Artikel 31

Krav vedrørende bemyndigede organer

1. I forbindelse med notifikation i henhold til dette direktiv skal et overensstemmelsesvurderingsorgan opfylde kravene i stk. 2-11.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal oprettes i henhold til national lovgivning og være en juridisk person.
3. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal være et tredjepartsorgan, der er uafhængigt af den organisation eller det produkt, det vurderer.

Et organ, der tilhører en erhvervsorganisation og/eller brancheforening, som repræsenterer virksomheder, der er involveret i konstruktion, fremstilling, tilvejebringelse, sammensætning, brug eller vedligeholdelse af produkter, som det vurderer, kan, forudsat at det er påvist, at det er uafhængigt, og at der ikke er tale om interessekonflikter, anses for at være et sådant organ.

4. Overensstemmelsesvurderingsorganet, dets øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at foretage overensstemmelsesvurdering, må ikke være konstruktør, fabrikant, leverandør, montør, køber, ejer, bruger eller reparatør af de produkter, som de vurderer, eller bemyndiget repræsentant for nogen af disse parter. Dette forhindrer ikke anvendelse af vurderede produkter, der er nødvendige for overensstemmelsesvurderingsorganets aktiviteter, eller anvendelse af sådanne produkter i personligt øjemed.

Et overensstemmelsesvurderingsorgan, dets øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at foretage overensstemmelsesvurdering, må ikke være direkte involveret i konstruktion eller fremstilling, markedsføring, montering, anvendelse eller vedligeholdelse af disse produkter eller repræsentere parter, der er involveret i disse aktiviteter. De må ikke deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med de

overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, de er bemyndiget til at udføre. Dette gælder navnlig rådgivningsservice.

Overensstemmelsesvurderingsorganet sikrer, at dets dattervirksomheders eller underentreprenørers aktiviteter ikke påvirker fortroligheden, objektiviteten eller uvildigheden af deres overensstemmelsesvurderingsaktiviteter.

5. Overensstemmelsesvurderingsorganet og dets personale skal udføre overensstemmelsesvurderingsaktiviteterne med den størst mulige faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence på det specifikke område og må ikke påvirkes af nogen form for pression og incitament, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på deres afgørelser eller resultaterne af deres overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, særlig hvad angår personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.
6. Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal kunne gennemføre alle de overensstemmelsesvurderingsopgaver, som pålægges det i henhold til artikel 20-25, og for hvilke det er blevet bemyndiget, uanset om disse opgaver udføres af overensstemmelsesvurderingsorganet selv eller på dets vegne og på dets ansvar.

Til enhver tid og for hver overensstemmelsesvurderingsprocedure og type eller kategori af produkter, for hvilke det er blevet bemyndiget, skal overensstemmelsesvurderingsorganet have følgende til rådighed:

- a) det nødvendige personale med teknisk viden og tilstrækkelig og relevant erfaring til at udføre overensstemmelsesvurderingsopgaverne
- b) beskrivelser af de procedurer, i henhold til hvilke overensstemmelsesvurderingen foretages, således at gennemsigtigheden og muligheden for at reproducere disse procedurer sikres.

Det skal have indført hensigtsmæssige politikker og procedurer, som skelner mellem de opgaver, det udfører i sin egenskab af bemyndiget organ, og dets øvrige aktiviteter

- c) procedurer, der sætter det i stand til at udføre sine aktiviteter under behørig hensyntagen til de pågældende virksomheders størrelse, den sektor, som de opererer inden for, og deres struktur samt til, hvor kompleks det pågældende produkts teknologi er, og til produktionsprocessens karakter af masse- eller serieproduktion.

Det skal have de fornødne midler til at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med overensstemmelsesvurderingsaktiviteterne på en egnet måde og skal have adgang til alt nødvendigt udstyr og alle nødvendige faciliteter.

7. Det personale, som skal udføre overensstemmelsesvurderingsaktiviteterne, skal have:
 - a) en god teknisk og faglig uddannelse omfattende alle overensstemmelsesvurderingsaktiviteter inden for det område, på hvilket overensstemmelsesvurderingsorganet er blevet bemyndiget

- b) et tilstrækkeligt kendskab til kravene vedrørende de vurderinger, de foretager, og den nødvendige bemyndigelse til at udføre disse vurderinger
 - c) et tilstrækkeligt kendskab til og en tilstrækkelig forståelse af de væsentlige krav, de relevante harmoniserede standarder, Unionens relevante harmoniseringslovgivning og den relevante nationale lovgivning
 - d) den nødvendige færdighed i at udarbejde de attester, registre og rapporter, som dokumenterer, at vurderingerne er blevet foretaget.
8. Det skal sikres, at overensstemmelsesvurderingsorganerne, deres øverste ledelse og vurderingspersonalet arbejder uvildigt.
- Aflønningen af et overensstemmelsesvurderingsorgans øverste ledelse og vurderingspersonalet må ikke være afhængig af antallet af foretagne vurderinger eller af resultatet af disse vurderinger.
9. Overensstemmelsesvurderingsorganer skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre medlemsstaten er ansvarlig i henhold til national lovgivning, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for overensstemmelsesvurderingen.
10. Overensstemmelsesvurderingsorganets personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af ved udførelsen af dets opgaver i henhold til artikel 20-25 eller enhver bestemmelse i en national lov, som gennemfører dette kapitel, undtagen over for de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor aktiviteterne udføres. Ejendomsrettigheder skal beskyttes.
11. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal deltage i eller sikre, at dets vurderingspersonale er orienteret om de relevante standardiseringsaktiviteter og aktiviteterne i den koordineringsgruppe af bemyndigede organer, der er nedsat i henhold til artikel 44, og som generelle retningslinjer anvende de administrative afgørelser og dokumenter, som er resultatet af den nævnte gruppes arbejde.

Artikel 32

Overensstemmelsesformodning

Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan dokumenterer, at det opfylder kriterierne i de relevante harmoniserede standarder eller dele heraf, hvortil der er offentliggjort en henvisning i *Den Europæiske Unions Tidende*, formodes det at opfylde kravene i artikel 31, for så vidt som de gældende harmoniserede standarder dækker disse krav.

Artikel 33

Formel indsigelse mod harmoniserede standarder

Hvis en medlemsstat eller Kommissionen ønsker at indgive en formel indsigelse mod de i artikel 32 nævnte harmoniserede standarder, finder bestemmelserne i artikel 15 anvendelse.

Artikel 34

Dattervirksomheder og underentreprise i tilknytning til bemyndigede organer

1. Hvis et bemyndiget organ giver bestemte opgaver i forbindelse med overensstemmelsesvurderingen i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed, skal det sikre, at underentreprenøren eller dattervirksomheden opfylder kravene i artikel 31, og underrette den bemyndigende myndighed herom.
2. Det bemyndigede organ har det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etableret.
3. Aktiviteter kan kun gives i underentreprise eller udføres af en dattervirksomhed, hvis kunden har givet sit samtykke.
4. Det bemyndigede organ skal kunne stille de relevante dokumenter vedrørende vurderingen af underentreprenørens eller dattervirksomhedens kvalifikationer og det arbejde, som de har udført i henhold til artikel 20-25, til rådighed for den bemyndigende myndighed.

Artikel 35

Ansøgning om notifikation

1. Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal indgive en ansøgning om notifikation til den bemyndigende myndighed i den medlemsstat, hvor det er etableret.
2. Den i stk. 1 nævnte ansøgning skal ledsages af en beskrivelse af de overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, det eller de overensstemmelsesvurderingsmoduler og det eller de produkter, som organet hævder at være kompetent til, samt af et eventuelt akkrediteringscertifikat udstedt af et nationalt akkrediteringsorgan, i hvilket certifikat det godtgøres, at overensstemmelsesvurderingsorganet opfylder kravene i artikel 31.
3. Hvis det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan ikke kan forelægge et akkrediteringscertifikat, forelægger det den bemyndigende myndighed al den dokumentation, der er nødvendig for at kontrollere, anerkende og regelmæssigt overvåge, at det opfylder kravene i artikel 31.

Artikel 36

Notifikationsprocedure

1. De bemyndigende myndigheder må kun notificere overensstemmelsesvurderingsorganer, som opfylder kravene i artikel 31.
2. De bemyndigende myndigheder underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater ved hjælp af det elektroniske notifikationsværktøj, der er udviklet og forvaltes af Kommissionen.
3. Notifikationen skal indeholde udtømmende oplysninger om overensstemmelsesvurderingsaktiviteterne, det eller de pågældende overensstemmelsesvurderingsmoduler og det eller de pågældende produkter og den relevante dokumentation for kompetencen.

4. Hvis en notifikation ikke er baseret på et akkrediteringscertifikat som omhandlet i artikel 35, stk. 2, skal den bemyndigende myndighed forelægge Kommissionen og de øvrige medlemsstater den dokumentation, der attesterer overensstemmelsesvurderingsorganets kompetence, og oplysninger om de ordninger, der er indført for at sikre, at der regelmæssigt føres tilsyn med organet, og at organet også fremover vil opfylde de i artikel 31 fastsatte krav.
5. Det pågældende organ må kun udføre aktiviteter som bemyndiget organ, hvis Kommissionen eller de øvrige medlemsstater ikke har gjort indsigelse inden for to uger efter en notifikation baseret på et akkrediteringscertifikat eller inden for to måneder efter en notifikation, der ikke er baseret på et akkrediteringscertifikat.

Kun et sådant organ anses for at være et bemyndiget organ i dette direktivs forstand.

6. Kommissionen og de øvrige medlemsstater skal underrettes om eventuelle efterfølgende relevante ændringer af notifikationen.

Artikel 37

Identifikationsnumre for og lister over bemyndigede organer

1. Kommissionen tildeler bemyndigede organer et identifikationsnummer.

Hvert bemyndiget organ tildeles kun ét identifikationsnummer, også selv om organet er notificeret i henhold til flere EU-retsakter.

2. Kommissionen offentliggør listen over organer, der er notificeret i henhold til dette direktiv, herunder de identifikationsnumre, de er blevet tildelt, og de aktiviteter, til hvilke de er bemyndiget.

Kommissionen holder listen ajourført.

Artikel 38

Ændringer af notifikationen

1. Hvis en bemyndigende myndighed har konstateret eller er blevet orienteret om, at et bemyndiget organ ikke længere opfylder kravene i artikel 31, eller at det ikke opfylder sine forpligtelser, skal den bemyndigende myndighed begrænse, suspendere eller inddrage notifikationen, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt, og afhængigt af i hvor høj grad kravene eller forpligtelserne ikke er blevet opfyldt. Den skal straks underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.
2. Hvis en notifikation begrænses, suspenderes eller inddrages, eller hvis det bemyndigede organ har indstillet sine aktiviteter, skal den bemyndigende medlemsstat træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dette organs sager enten behandles af et andet bemyndiget organ eller står til rådighed for de ansvarlige bemyndigende myndigheder og markedsovervågningsmyndigheder efter disses anmodning.

Artikel 39
Anfægtelse af bemyndigede organers kompetence

1. Kommissionen undersøger alle sager, hvor den tvivler på et bemyndiget organs kompetence eller på, at et bemyndiget organ fortsat opfylder de krav og forpligtelser, det er underlagt, og tilfælde, hvor den bliver gjort opmærksom på en sådan tvivl.
2. Den bemyndigende medlemsstat forelægger efter anmodning Kommissionen alle oplysninger om grundlaget for notifikationen eller det bemyndigede organs fortsatte kompetence.
3. Kommissionen sikrer, at alle følsomme oplysninger, den indhenter som led i sine undersøgelser, behandles fortroligt.
4. Hvis Kommissionen konstaterer, at et bemyndiget organ ikke eller ikke længere opfylder kravene vedrørende dets notifikation, underretter den den bemyndigende medlemsstat herom og anmoder den om at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af notifikationen.

Artikel 40
Proceduremæssige forpligtelser for bemyndigede organer

1. Bemyndigede organer foretager overensstemmelsesvurderinger i overensstemmelse med de overensstemmelsesvurderingsprocedurer, der er fastsat i artikel 20-25.
2. Overensstemmelsesvurderingerne foretages i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, således at de erhvervsdrivende ikke pålægges unødige byrder. Overensstemmelsesvurderingsorganerne udfører deres aktiviteter under behørig hensyntagen til de berørte virksomheders størrelse, den sektor, som de opererer inden for, og deres struktur, til hvor kompleks det pågældende produkts teknologi er, og til produktionsprocessens karakter af masse- eller serieproduktion.

I denne forbindelse skal de dog respektere den grad af strenghed og det beskyttelsesniveau, der kræves for produktets overholdelse af bestemmelserne i dette direktiv.

3. Hvis et bemyndiget organ finder, at de krav, der er fastsat i artikel 4, stk. 1, og bilag I eller i de dertil svarende harmoniserede standarder, ikke er opfyldt af fabrikanten, skal det anmode fabrikanten om at afhjælpe dette og udsteder ikke overensstemmelsesattest.
4. Hvis et bemyndiget organ i forbindelse med overensstemmelsesovervågning, efter at der allerede er blevet udstedt en attest, finder, at et produkt ikke længere opfylder kravene, skal det anmode fabrikanten om at afhjælpe dette og om nødvendigt suspendere eller inddrage attesten.
5. Hvis der ikke træffes korrigerende foranstaltninger, eller hvis disse ikke har den ønskede virkning, skal det bemyndigede organ begrænse, suspendere eller inddrage eventuelle attester, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt.

Artikel 41

Klageprocedure

Medlemsstaterne sikrer, at der findes en klageprocedure, der kan anvendes mod de bemyndigede organers afgørelser.

Artikel 42

Oplysningskrav for bemyndigede organer

1. Bemyndigede organer oplyser den bemyndigende myndighed om:
 - a) enhver nægtelse, begrænsning, suspendering eller inddragelse af en attest eller afgørelse om godkendelse
 - b) forhold, der har indflydelse på omfanget af og betingelserne for notifikationen
 - c) anmodninger om information om udførte overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, som de har modtaget fra markedsovervågningsmyndighederne
 - d) efter anmodning, overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, der er udført inden for det område, hvor de er bemyndiget, og enhver anden aktivitet, der er udført, herunder grænseoverskridende aktiviteter og underentreprise.
2. Bemyndigede organer giver de øvrige organer, der er bemyndiget i henhold til dette direktiv, og som udfører lignende overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, der dækker samme produkter, relevante oplysninger om spørgsmål vedrørende negative og - efter anmodning - positive overensstemmelsesvurderingsresultater.

Artikel 43

Erfaringsudveksling

Kommissionen sørger for, at der foregår erfaringsudveksling mellem medlemsstaternes nationale myndigheder med ansvar for notifikationspolitik.

Artikel 44

Koordinering af bemyndigede organer

Kommissionen sikrer, at der etableres koordinering og samarbejde mellem organer, der er notificeret i henhold til dette direktiv, og at denne koordinering og dette samarbejde fungerer efter hensigten i form af en sektorspecifik gruppe eller grupper af bemyndigede organer.

Medlemsstaterne sørger for, at de organer, de har notificeret, enten direkte eller gennem udpegede repræsentanter deltager i arbejdet i denne gruppe eller i disse grupper.

KAPITEL VI

EU-MARKEDSOVERVÅGNING, KONTROL AF PRODUKTER, DER INDFØRES PÅ EU-MARKEDET, OG BESKYTTELSESPROCEDURER

Artikel 45

EU-markedsovervågning og kontrol af produkter, der indføres på EU-markedet

Artikel 15, stk. 3, og artikel 16-29 i forordning (EF) nr. 765/2008 finder anvendelse på overvågning og kontrol af produkter, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 46

Procedure for produkter, der udgør en risiko på nationalt plan

1. Hvis markedsovervågningsmyndighederne i en af medlemsstaterne har truffet foranstaltninger i henhold til artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008, eller hvis de har tilstrækkelig grund til at antage, at et produkt, der er omfattet af dette direktiv, udgør en risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed eller for miljøinteresser og forbrugerbeskyttelsesinteresser, der er omfattet af dette direktiv, skal de foretage en evaluering af det pågældende produkt omfattende alle de krav, der er fastlagt i dette direktiv. De berørte erhvervsdrivende eller den private importør samarbejder i nødvendigt omfang med markedsovervågningsmyndighederne.

Hvis markedsovervågningsmyndighederne i forbindelse med denne evaluering konstaterer, at produktet ikke opfylder kravene i dette direktiv, skal de straks anmode den pågældende erhvervsdrivende eller den private importør om at træffe alle fornødne korrigerende foranstaltninger for at bringe produktet i overensstemmelse med disse krav eller for at trække produktet tilbage fra markedet eller kalde det tilbage inden for en rimelig tidsfrist, som de fastsætter i forhold til risikoens art.

Markedsovervågningsmyndighederne underretter det relevante bemyndigede organ herom.

Artikel 21 i forordning (EF) nr. 765/2008 finder anvendelse på de i andet afsnit af dette stykke omhandlede foranstaltninger.

2. Hvis markedsovervågningsmyndighederne konstaterer, at den manglende overensstemmelse med kravene ikke er begrænset til medlemsstatens område, underretter de Kommissionen og de øvrige medlemsstater om resultaterne af evalueringen og om de foranstaltninger, de har pålagt den pågældende erhvervsdrivende eller den private importør at træffe.
3. Den erhvervsdrivende sikrer, at der træffes alle de fornødne korrigerende foranstaltninger over for alle de pågældende produkter, som han har gjort tilgængelige på markedet i hele Unionen.

Den private importør sikrer, at der træffes alle de fornødne foranstaltninger over for det produkt, han har indført i Unionen til egen brug.

4. Hvis den pågældende erhvervsdrivende ikke træffer de fornødne foranstaltninger, inden for den frist, der er omhandlet i stk. 1, andet afsnit, træffer markedsovervågningsmyndighederne de nødvendige foreløbige foranstaltninger for at forbyde eller begrænse tilgængeliggørelsen af produktet på det nationale marked eller for at trække produktet tilbage fra markedet eller kalde det tilbage.

Hvis den private importør ikke træffer de fornødne foranstaltninger, inden for den frist, der er omhandlet i stk. 1, andet afsnit, træffer markedsovervågningsmyndighederne de nødvendige foreløbige foranstaltninger for at forbyde eller begrænse brugen af produktet på det nationale marked.

Markedsovervågningsmyndighederne underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om disse foranstaltninger.

5. De i stk. 4 omhandlede oplysninger skal indeholde alle tilgængelige oplysninger, særlig de nødvendige data til identifikation af det produkt, der ikke opfylder kravene, produktets oprindelse, arten af den påståede manglende opfyldelse af kravene og af den pågældende risiko, arten og varigheden af de truffe nationale foranstaltninger samt de synspunkter, som den pågældende erhvervsdrivende eller private importør har fremsat. Markedsovervågningsmyndighederne oplyser navnlig, om den manglende overensstemmelse med kravene skyldes:
 - a) at produktet ikke opfylder kravene vedrørende menneskers sundhed eller sikkerhed eller miljø- og forbrugerbeskyttelseskrav som fastlagt i dette direktiv, eller
 - b) mangler ved de harmoniserede standarder, der er omhandlet i artikel 15, og som danner grundlag for overensstemmelsesformodningen.
6. De øvrige medlemsstater ud over den medlemsstat, der har indledt proceduren, skal straks underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de truffe foranstaltninger og om yderligere oplysninger, som de måtte råde over, om det pågældende produkts manglende overensstemmelse med kravene, og om deres indsigelser, hvis de ikke er indforstået med den meddelte nationale foranstaltning.
7. Hvis der ikke inden for 3 måneder efter modtagelsen af de i stk. 4 omhandlede oplysninger er blevet gjort indsigelse af en medlemsstat eller Kommissionen mod en foreløbig foranstaltning truffet af en medlemsstat, anses foranstaltningen for at være berettiget.
8. Medlemsstaterne sikrer, at der straks træffes de fornødne restriktive foranstaltninger med hensyn til det pågældende produkt, f.eks. tilbagetrækning af produktet fra deres marked.

Artikel 47
Beskyttelsesprocedure på EU-plan

1. Hvis der efter afslutningen af proceduren i artikel 46, stk. 3 og 4, gøres indsigelse mod en medlemsstats foranstaltning, eller hvis Kommissionen finder, at en national foranstaltning er i modstrid med EU-lovgivningen, skal Kommissionen straks drøfte spørgsmålet med medlemsstaterne og den eller de pågældende erhvervsdrivende eller den private importør og vurdere den nationale foranstaltning. På grundlag af resultaterne af denne vurdering træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt den nationale foranstaltning er berettiget eller ej.

Kommissionen retter sin afgørelse til alle medlemsstaterne og meddeler den straks til medlemsstaterne og den eller de relevante erhvervsdrivende eller den private importør.

2. Hvis den nationale foranstaltning anses for at være berettiget, skal samtlige medlemsstater træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at det produkt, der ikke er i overensstemmelse med kravene, trækkes tilbage fra deres marked, og underrette Kommissionen herom. Hvis den nationale foranstaltning anses for ikke at være berettiget, skal den pågældende medlemsstat trække foranstaltningen tilbage.
3. Hvis den nationale foranstaltning anses for at være berettiget, og hvis produktets manglende overensstemmelse med kravene tilskrives mangler ved de harmoniserede standarder som omhandlet i artikel 46, stk. 5, litra b), underretter Kommissionen det/de relevante europæiske standardiseringsorgan(er) og indbringer sagen for det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 5 i direktiv 98/34/EF. Udvalget skal rådføre sig med det/de pågældende europæiske standardiseringsorgan(er) og straks afgive udtalelse.

Artikel 48
Formel manglende overensstemmelse med kravene

1. Uden at det berører artikel 46 skal en medlemsstat, hvis den konstaterer et af følgende forhold, pålægge den pågældende erhvervsdrivende eller private importør at bringe den manglende overensstemmelse med kravene til ophør:
 - a) Overensstemmelsesmærkningen er anbragt i modstrid med artikel 17, 18 eller 19.
 - b) Der er ikke anbragt overensstemmelsesmærkning.
 - c) Der er ikke udarbejdet en EU-overensstemmelseserklæring
 - d) EU-overensstemmelseserklæringen er ikke udarbejdet korrekt.
 - e) Den tekniske dokumentation er enten ikke til rådighed eller ikke fuldstændig.
2. Hvis der fortsat er tale om manglende overensstemmelse som omhandlet i stk. 1, træffer den pågældende medlemsstat alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde, at produktet gøres tilgængeligt på markedet, eller sikre, at det kaldes tilbage eller trækkes tilbage fra markedet, eller hvis der er tale om et produkt importeret af en privat importør til egen brug, at dets brug forbydes eller begrænses.

KAPITEL VII DELEGEREDE RETSAKTER OG GENNEMFØRELSESAKTER

Artikel 49 Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 vedrørende ændring af følgende bilag for at tage hensyn til udviklingen inden for teknisk viden og nye videnskabelige resultater:

- a) punkt 2 i del B og punkt 1 i Del C i bilag I, med undtagelse af direkte eller indirekte ændringer af værdierne for udstødningsemissioner eller støjmissioner og af Froude-tallet og P/D-forholdstallene
- b) bilag V, VII og IX.

De ændringer, der er omhandlet i punkt a) kan omfatte ændringer i referencebrændstoffer og af kravene til prøvning af udstødningsemissioner og støjmissioner og af kriterierne for holdbarhed.

Artikel 50 Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel anførte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 49 tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den i artikel 60 fastsatte dato.
3. Den i artikel 49 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 49 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med 2 måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 51
Gennemførelsesretsakter

De foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelsen af dette direktiv og for at sikre, at det anvendes ensartet, især med hensyn til implementering af kravene i artikel 25 og af bestemmelserne om fartøjskonstruktionskategorier, fabriksplade, forebyggelse af udledning og skibsllys, jf. bilag I, del A, vedtages i henhold til den procedure, der er omhandlet i artikel 52, stk. 2.

Artikel 52
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som beskrevet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011, jf. dennes artikel 8.

KAPITEL VIII

SÆRLIGE ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

Artikel 53 *Rapporter*

Senest den *[[dd/mm/yyyy]*, fem år efter den dato, der er anført i artikel 58, stk. 1, andet afsnit] og derefter hvert femte år fremsender medlemsstaterne en rapport til Kommissionen om direktivets anvendelse. Rapporten skal indeholde en evaluering af situationen vedrørende produkternes sikkerhed og miljømæssige resultater og af direktivets effektivitet samt en redegørelse for de markedsovervågningsaktiviteter, der er gennemført af medlemsstaten.

Kommissionen udarbejder og offentliggør et sammendrag af de nationale rapporter.

Artikel 54 *Begrundelse af foranstaltninger*

Enhver foranstaltning, der træffes i medfør af dette direktiv, om forbud mod eller begrænsning af at bringe et produkt i omsætning, eller om tilbagetrækning eller tilbagekaldelse af et produkt fra markedet, skal begrundes nøje.

Sådanne foranstaltninger meddeles straks den berørte part, der samtidig underrettes om klagemuligheder og klagefrister i henhold til gældende ret i den pågældende medlemsstat.

Artikel 55 *Gennemsigtighed*

Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle data, der kan have betydning for beslutninger vedrørende dette direktivs anvendelse, gøres tilgængelige.

Artikel 56 *Sanktioner*

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner for alvorlige overtrædelser af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf.

Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning, og de kan skærpes, hvis den pågældende erhvervsdrivende eller private importør tidligere har begået en lignende overtrædelse af dette direktiv.

Medlemsstaterne giver senest den *[[dd/mm/yyyy]*, datoen anført i artikel 57, stk. 1, andet afsnit] Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

KAPITEL IX AFSLUTTENDE BESTEMMELSER OG OVERGANGSBESTEMMELSER

Artikel 57 Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [[dd/mm/yyyy] 18 måneder efter ikrafttrædelsen i henhold til artikel 61] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende love og bestemmelser og dette direktiv.

De anvender disse love og bestemmelser fra den [[dd/mm/yyyy] to år efter ikrafttrædelsen i henhold til artikel 61].

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 58 Overgangsperiode

1. Medlemsstaterne må ikke forhindre, at produkter omfattet af direktiv 94/25/EF, der er i overensstemmelse med nævnte direktiv, og som blev bragt i omsætning eller ibrugtaget før den [dd/mm/yyyy] (1 år efter den dato, der er anført i artikel 57, stk. 1, andet afsnit), bringes i omsætning eller ibrugtages.
2. Medlemsstaterne må ikke forhindre, at udenbords motorer med gnisttænding (SI-motorer) med en effekt på under 15 kW, som er i overensstemmelse med trin I-grænseværdierne for udstødning som fastsat i punkt 2.1 i del B i bilag I, og som er fremstillet af små og mellemstore virksomheder som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF²⁵ og bragt i omsætning før den [dd/mm/yyyy] (4 år efter den dato, der er anført i artikel 57, stk. 1, andet afsnit), bringes i omsætning eller ibrugtages.

²⁵ EUT [...].

*Artikel 59
Ophævelse*

Direktiv 94/25/EF ophæves med virkning fra den *[[dd/mm/yyyy], datoen i artikel 57, stk. 1, andet afsnit]*.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv.

*Artikel 60
Ikrafttræden*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 61
Adressater*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i [...], den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne
Formand*

*På Rådets vegne
Formand*

BILAG I

VÆSENTLIGE KRAV

A. Væsentlige sikkerhedskrav med hensyn til konstruktion og bygning.

1. FARTØJSKONSTRUKTIONSKATEGORIER

| Konstruktionskategori | Vindstyrke (Beaufort-skalaen) | Signifikante bølgehøjder ($H^{1/3}$, meter) |
|---------------------------------------|----------------------------------|--|
| A. "oceangående fartøjer" | over 8 til og med 8 | over 4 til og med 4 |
| B. "offshore-fartøjer" | til og med 6 | til og med 2 |
| C. "kystfartøjer" | til og med 4 | til og med 0,3 |
| D. "fartøjer til beskyttede farvande" | | |

Forklarende bemærkninger:

- A. OCEANGÅENDE FARTØJER: konstrueret med henblik på længere sejlads, hvor vindstyrken kan overstige 8 på Beaufort-skalaen, og den signifikante bølgehøjde kan komme op på over 4 m, hvorunder disse fartøjer stort set skal kunne klare sig selv, idet der dog ses bort fra unormale forhold.
- B. OFFSHORE-FARTØJER: konstrueret med henblik på offshore-sejlads, hvor vindstyrken kan komme op på 8, og den signifikante bølgehøjde kan komme op på 4 m.
- C. KYSTFARTØJER: konstrueret med henblik på sejlads i kystfarvande, større bugter, flodmundinger, søer og floder, hvor vindstyrken kan komme op på 6, og den signifikante bølgehøjde kan komme op på 2 m.
- D. FARTØJER TIL BESKYTTEDE FARVANDE: konstrueret med henblik på sejlads i beskyttede kystnære farvande, i mindre bugter, på mindre søer, floder og kanaler, hvor vindstyrken kan komme op på 4, og den signifikante bølgehøjde kan komme op på 0,3 m med bølger, der lejlighedsvis kan komme op på en maksimumhøjde på 0,5 m, f.eks. fra passerende fartøjer.

Fritidsfartøjer i disse kategorier skal være konstrueret og bygget således, at de kan modstå ovennævnte parametre med hensyn til stabilitet, opdrift og andre relevante væsentlige krav, der er anført i bilag I, og skal have gode manøvreringsegenskaber.

2. GENERELLE KRAV

2.1. Identifikation af vandfartøjer

Alle vandfartøjer skal være forsynet med et identifikationsnummer med 14 cifre omfattende følgende oplysninger:

- (29) fabrikantens kode
- (30) fabrikationsland
- (31) entydigt identificerende serienummer
- (32) fabrikationsmåned og -år
- (33) modelår.

Den relevante harmoniserede standard indeholder detaljerede krav vedrørende den i første afsnit omhandlede mærkning.

2.2. Fabrikantplade

Hvert vandfartøj skal være forsynet med en fastmonteret plade, der skal være anbragt adskilt fra skrogidentifikationsnummeret, og hvorpå der mindst er angivet følgende oplysninger:

- a) fabrikantens navn, registrerede firmanavn eller registrerede varemærke
- b) CE-mærkning
- c) fartøjskonstruktionskategori i henhold til punkt 1
- d) den af fabrikanten anbefalede maksimale last i henhold til punkt 3.6, eksklusiv vægten af fastmonterede tanke i fyldt tilstand
- e) det af fabrikanten anbefalede antal personer, som fartøjet er konstrueret til at medføre under sejlads.

Hvis der er tale om privat import skal kontaktoplysninger og anbefalingerne omhandlet i punkt a), d) og e) omfatte oplysninger om det bemyndigede organ, som har foretaget overensstemmelsesvurderingen.

2.3. Beskyttelse mod risikoen for at falde over bord og bjærgningsmuligheder

Vandfartøjer skal konstrueres således, at risikoen for at falde over bord er den mindst mulige, og at bjærgning gøres lettere.

2.4. Udsyn fra hovedstyrepladsen

Fra motorbådes hovedstyreplads skal føreren under normale brugsforhold (fart og last) have godt udsyn til alle sider.

2.5. Instruktionsbog

Alle vandfartøjer skal være forsynet med en instruktionsbog i henhold til artikel 7, stk. 7, og artikel 9, stk. 4. Denne instruktionsbog skal specielt henlede opmærksomheden på risikoen for brand og bordfyldning og skal indeholde de oplysninger, der er omhandlet i punkt 2.2, 3.6 og 4, samt angive vandfartøjets vægt uden last i kilogram.

3. KRAV VEDRØRENDE STYRKE OG KONSTRUKTION

3.1. Konstruktion

Materialevalg og materialekombination samt vandfartøjets konstruktion skal sikre, at det i enhver henseende er stærkt nok. Der skal tages særligt hensyn til konstruktionskategorien i henhold til punkt 1 og den af fabrikanten anbefalede maksimale last i henhold til punkt 3.6.

3.2. Stabilitet og fribord

Vandfartøjet skal have tilstrækkelig stabilitet og fribord i forhold til konstruktionskategorien i henhold til punkt 1 og den af fabrikanten anbefalede maksimale last i henhold til punkt 3.6.

3.3. Opdrift og flydeevne

Vandfartøjet skal være bygget således, at fartøjet har opdriftsegenskaber, der svarer til konstruktionskategorien i henhold til punkt 1.1 og den af fabrikanten anbefalede maksimale last i henhold til punkt 3.6. Alle beboelige flerskrogsfartøjer skal være konstrueret således, at de ikke normalt vil kunne kæntre eller har tilstrækkelig opdrift til at holde sig flydende, når de ligger med bunden i vejret.

Vandfartøjer på under 6 m, som, når de anvendes i overensstemmelse med deres konstruktionskategori, kan blive udsat for bordfyldning, skal udstyres med passende opdriftsmidler, således at de flyder i tilfælde af bordfyldning.

3.4. Åbninger i skrog, dæk og overbygning

Åbninger i skrog, dæk og overbygning må ikke svække vandfartøjets strukturelle styrke eller dets tæthed, når de er lukket.

Vinduer, køjer, døre og lugedæksler skal kunne modstå det vandtryk, der kan forekomme ved deres specifikke placering, samt punktbelastninger, som de påføres af vægten af personer, der bevæger sig omkring på dækket.

Skroggennemføringer, som er bestemt til at lade vand passere ind eller ud af skroget under den vandlinje, der svarer til den af fabrikanten anbefalede maksimale last, jf. punkt 3.6, skal være forsynet med lettilgængelige lukkemidler.

3.5. Bordfyldning

Alle vandfartøjer skal være således konstrueret, at risikoen for, at de synker, er så lille som muligt.

Hvor det er relevant, skal der især tages hensyn til:

- a) cockpitter og brønde, der bør være selvlænsende eller forsynet med andre midler til at holde vand ude fra bådens indre
- b) ventilationsudstyr
- c) lænsning med pumper eller andre midler.

3.6. Den af fabrikanten anbefalede maksimale last

Den af fabrikanten anbefalede maksimale last (i kilogram) af brændstof, vand, forsyninger, forskellig udrustning og personer, som vandfartøjet er konstrueret til bestemmes ud fra konstruktionskategori (punkt 1), stabilitet og fribord (punkt 3.2) samt opdrift og flydeevne (punkt 3.3).

3.7. Anbringelse af redningsflåder

Alle vandfartøjer i kategori A og B samt vandfartøjer i kategori C og D på over 6 m skal have plads til stuvning af en eller flere redningsflåder, som er stor nok til at rumme det af fabrikanten anbefalede antal personer, som båden er konstrueret til at have om bord. Anbringelsesstedet eller -stederne for redningsflåder skal til enhver tid være lettilgængelige.

3.8. Nødudgange

Alle beboelige flerskrogsfartøjer, der kan kæntré, når de anvendes i overensstemmelse med deres konstruktionskategori, skal have nødudgange, der kan bruges, hvis fartøjet vender bunden i vejret.

Alle vandfartøjer skal have nødudgange, der kan bruges i tilfælde af brand.

3.9. Forankring, fortøjning og bugsering

Alle vandfartøjer skal under hensyntagen til deres konstruktionskategori og egenskaber være forsynet med et eller flere forstærkede punkter eller andre midler til sikker fastgørelse ved forankring, fortøjning og bugsering.

4. MANØVRERINGSEGENSKABER

Fabrikanten skal sikre, at vandfartøjets manøvreringsegenskaber er tilfredsstillende ved brug af den kraftigste motor, det er konstrueret og bygget til. For alle marine motorer til fritidsfartøjer skal den maksimale effekt angives i instruktionsbogen.

5. KRAV TIL MONTERING

5.1. Motorer og motorrum

5.1.1. Indenbordsmotor

Alle indenbordsmotorer skal være anbragt i et aflukke, adskilt fra opholdsafdelingen og således, at risikoen for brand eller spredning af brand samt risikoen for giftige dampe, varme, støj eller vibrationer i opholdsafdelingen er så lille som muligt.

Motordele og -tilbehør, der kræver hyppig kontrol og/eller tilsyn, skal være lettilgængelige.

De isolerende materialer i motorrummet skal være ubrændbare.

5.1.2. *Ventilation*

Motorrummet skal være ventileret. Alle åbninger skal være sikret mod farlig indtrængning af vand i motorrummet.

5.1.3. *Blotlagte dele*

Hvis motoren ikke er beskyttet af overdækning eller egen afskærmning, skal blotlagte bevægelige eller varme motordele, som kan forårsage personskade, være afskærmet effektivt.

5.1.4. *Start af udenbordsmotorer*

Alle fartøjer med udenbordsmotorer skal være forsynet med en anordning, der forhindrer start af motoren, medens denne står i gear, undtagen:

- a) hvis motoren frembringer et statisk skruetryk på mindre end 500 N
- b) hvis motoren er forsynet med en gasgivningsbegrænser, der begrænser skruetrykket til 500 N ved start af motoren.

5.1.5. *Personlige fartøjer med fortsat fremdrift uden fører*

Personlige fartøjer skal være forsynet med enten en automatisk motorafbryder eller en automatisk anordning, som bevirker, at fartøjet fortsætter i en cirkelformet fremadgående bevægelse med nedsat hastighed, hvis føreren forlader fartøjet med forsæt eller falder over bord.

5.2. **Brændstofsistem**

5.2.1. *Generelt*

Udstyr og installationer til påfyldning og ventilation af brændstoftanken, opbevaring af brændstof samt brændstofforsyning skal være konstrueret og installeret således, at risikoen for brand og eksplosioner mindskes mest muligt.

5.2.2. *Brændstoftanke*

Brændstoftanke, ledninger og slanger skal være fastgjort og være adskilt fra eller beskyttet mod enhver væsentlig varmekilde. Ved valg af tankmateriale og tankenes udførelse skal der tages hensyn til tankvolumen og brændstofftype.

Benzintanke må ikke udgøre en del af skroget og skal være:

- a) beskyttet mod ild fra motoren og fra enhver anden tændkilde
- b) adskilt fra opholdsafdelingen.

Dieseltanke kan udgøre en del af skroget.

5.3. Det elektriske system

Det elektriske system skal være konstrueret og installeret således, at vandfartøjet fungerer korrekt under normale brugsforhold, og at risikoen for brand og elektriske stød er så lille som muligt.

Alle elektriske kredsløb, undtagen motorstartkredsløbene, der forsynes fra batterier, skal være beskyttet mod overbelastning og kortslutning.

Der skal være ventilation for at forhindre eventuel ophobning af gas fra batterierne. Batterierne skal være forsvarligt fastgjort og beskyttet mod vandindtrængning.

5.4. Styresystem

5.4.1. Generelt

Styresystem og betjeningssystem til fremdrift skal være konstrueret, udført og installeret således, at styreudslag kan overføres under driftsforhold, der er til at forudse.

5.4.2. Nødudstyr

Sejlbåde og fartøjer med en enkelt indenbords motor og fjernstyret styresystem med ror skal være forsynet med nødstyringsudstyr, hvormed vandfartøjet kan styres med nedsat hastighed.

5.5. Gasanlæg

Gasanlæg til husholdningsbrug skal være af en type, som anvender gas i fordampet form, og være konstrueret og installeret således, at lækage og eksplosionsfare undgås, og at de kan undersøges for lækager. De anvendte materialer og komponenter skal være egnede til brug af den benyttede gas og være konstrueret til at kunne modstå de ydre påvirkninger, de kan blive udsat for til søs.

Alle apparater skal være forsynet med tændsikring, der virker på alle brændere. Hvert enkelt gasforbrugende apparat skal forsynes fra distributionssystemet via en separat stikledning, og hvert apparat skal have egen afspærringshane. Der skal være så god en ventilation, at der ikke opstår fare som følge af lækager og forbrændningsprodukter.

Alle vandfartøjer med permanent installerede gasanlæg skal have et aflukke til opbevaring af gasflaskerne. Aflukket skal være adskilt fra opholdsafdelingen; der må kun være adgang dertil fra det fri, og det skal være ventileret til det fri, således at eventuelle udslip af gas ledes udenbords.

5.6. Brandbeskyttelse

5.6.1. Generelt

Ved valget af den type udstyr, der installeres, og ved vandfartøjets indretning skal der tages hensyn til risikoen for brand og for spredning af brand. Der skal lægges særlig vægt på omgivelserne omkring apparater, der bruger åben ild, på varme områder eller motorer og hjælpemaskiner, på olie- og brændstofoverløb og utildækkede olie- og brændstofrør og på at elektriske ledninger føres med afstand til varmekilder og varme områder.

5.6.2. Brandslukningsudstyr

Fritidsfartøjer skal være forsynet med brandslukningsudstyr, der svarer til brandrisikoen, eller det skal angives, hvor det brandslukningsudstyr, der svarer til brandrisikoen, befinder sig, og hvilken kapacitet det har. Fartøjet må ikke tages i brug, før det relevante brandslukningsudstyr er på plads. Benzinmotoraflukker skal sikres med et sådant brandslukningssystem, at det ikke er nødvendigt at åbne aflukket i tilfælde af brand. Transportable ildslukkere skal være monteret således, at de er lettilgængelige, og én ildslukker skal være placeret således, at den uden besvær kan nås fra fritidsfartøjets hovedstyreplads.

5.7. Skibsllys

Når der monteres skibsllys, skal de være i overensstemmelse med enten COLREG-bestemmelserne fra 1972 (The International Regulations for Preventing Collisions at Sea) eller CEVNI-bestemmelserne (European Code for Interior Navigations for inland waterways).

5.8. Forebyggelse af udledning og installationer til hjælp for overførsel af affald til landjorden

Vandfartøjer skal være bygget således, at utilsigtet udledning af forurenende stoffer (olie, brændstof etc.) forhindres.

Vandfartøjer udstyret med toilet skal være forsynet med holdingtanke eller vandbehandlingssystemer.

Fartøjer med monterede holdingtanke skal være udstyret med en standardudledningsforbindelse, så rør fra modtagefaciliteter kan forbindes med fartøjets udledningsrør.

Endvidere skal skroggennemføringer til udledning af menneskelige udtømmelser være forsynet med ventiler, der kan lukkes, så de ikke kan gå op.

B. Væsentlige krav med hensyn til udstødningsemissioner fra motorer

Fremdriftsmotorer skal opfylde de væsentlige krav med hensyn til udstødningsemissioner, der er fastsat i denne del.

1. MOTORIDENTIFIKATION

1.1. Hver motor skal være tydeligt mærket med følgende oplysninger:

- a) motorfabrikantens varemærke eller firmanavn
- b) motortype og i givet fald motorfamilie
- c) et unikt motoridentifikationsnummer
- d) CE-mærkning.

1.2. Den mærkning, der er omhandlet i punkt 1.1, skal være holdbare i motorens normale levetid, skal være letlæselige og må ikke kunne fjernes. Hvis der anvendes etiketter eller plader, skal disse være fastgjort således, at de kan blive siddende i motorens normale levetid og ikke kan fjernes, uden at de ødelægges, eller oplysningerne på dem bliver ulæselige.

1.3. Mærkningen skal være fastgjort til en motordel, som er nødvendig for motorens normale funktion og sædvanligvis ikke kræver udskiftning i motorens levetid.

1.4. Mærkningerne skal være placeret således, at de er umiddelbart synlige, efter at motoren er blevet samlet med alle de komponenter, der er nødvendige for, at motoren kan fungere.

2. KRAV VEDRØRENDE UDSTØDNINGSEMISSIONER

Fremdriftsmotorer skal være konstrueret, bygget og samlet på en sådan måde, at emissionerne ikke overskrider grænseværdierne i punkt 2.1, tabel 1, og punkt 2.2, tabel 2 og 3, når motoren er korrekt monteret og anvendes på normal vis:

2.1. **Grænseværdier, der finder anvendelse til den [dd/mm/yyyy (udgangen af den overgangsperiode, der er omhandlet i artikel 58 (trin I))]:**

Tabel 1

(g/kWh)

| Type | Carbonmonoxid $CO = A + B/P_N^n$ | | | Carbonhydrider $HC = A + B/P_N^n$ | | | Nitrogen- oxider NO_x | Partikler PT |
|-----------------------------|-------------------------------------|-------|-----|--------------------------------------|-------|------|-------------------------------|------------------|
| | A. | B | n | A | B | n | | |
| Totakts med gnisttænding | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 30,0 | 100,0 | 0,75 | 10,0 | Ikke relevant |

| | | | | | | | | |
|----------------------------|-------|-------|-----|-----|------|------|------|---------------|
| Firetakts med gnisttænding | 150,0 | 600,0 | 1,0 | 6,0 | 50,0 | 0,75 | 15,0 | Ikke relevant |
| Kompressions tænding | 5,0 | 0 | 0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 9,8 | 1,0 |

hvor A, B og n er konstanter i overensstemmelse med tabellen, og P_N er mærkeeffekten i kW.

2.2. Grænseværdier, der finder anvendelse fra den [dd/mm/yyyy (udgangen af den overgangsperiode, der er omhandlet i artikel 58 (trin II))]:

Tabel 2:

Udstødningsemissionsgrænser for motorer med kompressionstænding (**)

| Slagvolumen SV (L/cyl) | Mærkeeffekt P_N (kW) | Partikler PT (g/kWh) | Carbonydrider + nitrogenoxider HC + NO _x (g/kWh) |
|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|
| SV < 0,9 | $P_N < 37$ | De i tabel 1 anførte værdier | |
| | $37 \leq P_N < 75^{(*)}$ | 0,30 | 4,7 |
| | $75 \leq P_N < 3700$ | 0,15 | 5,8 |
| $0,9 \leq SV < 1,2$ | $P_N < 3700$ | 0,14 | 5,8 |
| $1,2 \leq SV < 2,5$ | | 0,12 | 5,8 |
| $2,5 \leq SV < 3,5$ | | 0,12 | 5,8 |
| $3,5 \leq SV < 7,0$ | | 0,11 | 5,8 |

(*) *Alternativt må motorer med en mærkeeffekt på 37 kW og derover og under 75 kW og med et slagvolumen på under 0,9 L/cyl ikke overskride en partikelemissionsgrænse på 0,20 g/kW-hr og en kombineret HC+NO_x-emissionsgrænse på 5,8 g/kW-hr.*

(**) Ingen motor med kompressionstænding må overskride en emissionsgrænse for carbonmonoxid (CO) på 5,0 g/kWh.

Tabel 3: Udstødningsemissionsgrænser for motorer med gnisttænding

| Motortype | Mærkeeffekt P_N | Carbonmonoxid CO | Carbonydrider + nitrogenoxider |
|-----------|----------------------|---------------------|-----------------------------------|
| | | | |

| | (kW) | (g/kWh) | HC + NO _x (g/kWh) |
|--|----------------------|------------------------|--|
| Hækmotorer og indenbordsmotorer | $P_N \leq 373$ | 75 | 5 |
| | $373 < P_N \leq 485$ | 350 | 16 |
| | $P_N > 485$ | 350 | 22 |
| Udenbordsmotorer og motorer på personlige fartøjer | $P_N \leq 4,3$ | $500 - 5,0 \times P_N$ | 30 |
| | $40 \geq P_N > 4,3$ | $500 - 5,0 \times P_N$ | $15,7 + \left(\frac{50}{P_N^{0,9}} \right)$ |
| | $P_N > .40$ | 300 | $15,7 + \left(\frac{50}{P_N^{0,9}} \right)$ |

2.3. Prøvecykluser og referencebrændstoffer:

2.3.1. Prøvecykluser og vægtningsfaktorer:

For CI-motorer med variabel hastighed finder prøvecyklus E1 eller E5 anvendelse. For SI-motorer med variabel hastighed finder prøvecyklus E4 anvendelse. For CI-motorer på over 130 kW med variabel hastighed kan cyklus E3 også anvendes.

| Cyklus E1, modus nr. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|----------------|------|-----------------|------|-------------------------|
| Hastighed | Mærkehastighed | | Mellemhastighed | | Lav hastighed - tomgang |
| Drejningsmoment, % | 100 | 75 | 75 | 50 | 0 |
| Vægtningfaktor | 0,08 | 0,11 | 0,19 | 0,32 | 0,3 |
| | | | | | |
| Cyklus E3, modus nr. | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| Hastighed, % | 100 | 91 | 80 | 63 | |
| Effekt, % | 100 | 75 | 50 | 25 | |
| Vægtningfaktor | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 | |

| | | | | | |
|-----------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | | | | |
| Cyklus E4, modus nr. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Hastighed, % | 100 | 80 | 60 | 40 | Idle |
| Drejningsmoment, % | 100 | 71,6 | 46,50 | 25,3 | 0 |
| Vægtningsfaktor | 0,06 | 0,14 | 0,15 | 0,25 | 0,40 |
| | | | | | |
| Cyklus E5, modus nr. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Hastighed, % | 100 | 91 | 80 | 63 | Idle |
| Drejningsmoment, % | 100 | 75 | 50 | 25 | 0 |
| Vægtningsfaktor | 0,08 | 0,13 | 0,17 | 0,32 | 0,3 |
| | | | | | |

2.4. Anvendelse af motorfamilie og valg af stammotor

Motorfabrikanten er ansvarlig for definere, hvilke motorer inden for hans udvalg der skal indgå i en familie.

En stammotor udvælges fra en motorfamilie på en sådan måde, at dens emissionsegenskaber er repræsentative for alle motorer i den pågældende motorfamilie. Den motor, der har de egenskaber, der forventes at medføre de højeste specifikke emissioner (udtrykt i gram pr. kilowatt-time), når de måles i den prøvecyklus, der skal anvendes, skal normalt udvælges som stammotor for familien.

2.5. Prøvebrændstoffer

De prøvebrændstoffer, der anvendes til emissionsprøvning skal opfylde følgende karakteristika:

| Benzin | | | | |
|-----------------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| Egenskab | RF-02-99 | | RF-02-03 | |
| | Blyfri | | Blyfri | |
| | min | maks | min | maks |
| Research-oktant (RON) | 95 | --- | 95 | --- |
| Motoroktant (MON) | 85 | --- | 85 | --- |

| | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|
| Massefylde ved 15 °C (kg/m ³) | 748 | 762 | 740 | 754 |
| Begyndelseskogepunkt (°C) | 24 | 40 | 24 | 40 |
| Massefraktion af svovl (mg/kg) | --- | 100 | --- | 10 |
| Blyindhold (mg/l) | --- | 5 | --- | 5 |
| Reid-damptryk (kPa) | 56 | 60 | --- | --- |
| Damptryk (DVPE) (kPa) | --- | --- | 56 | 60 |

| Diesel | | | | |
|---|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| Egenskab | RF-06-99 | | RF-06-03 | |
| | min | maks | min | maks |
| Cetantal | 52 | 54 | 52 | 54 |
| Massefylde ved 15 °C (kg/m ³) | 833 | 837 | 833 | 837 |
| Slutkogepunkt (°C) | --- | 370 | --- | 370 |
| Flammepunkt (°C) | 55 | --- | 55 | --- |
| Massefraktion af svovl (mg/kg) | Angives | 300 (50) | --- | 10 |
| Massefraktion af aske (%) | Angives | 0,01 | --- | 0,01 |

Det bemyndigede organ kan acceptere prøvninger udført på grundlag af andre prøvebrændstoffer som specificeret i en harmoniseret standard.

3. HOLDBARHED

Motorfabrikanten skal levere en monterings- og vedligeholdelsesvejledning, som, hvis den anvendes, bør betyde, at motoren ved normal anvendelse og under normale driftsvilkår vil fortsætte med at opfylde grænseværdierne i punkt 2.5 i hele sin normale levetid.

Disse oplysninger tilvejebringes af motorfabrikanten på grundlag af en forudgående holdbarhedsprøve, baseret på normale driftscykluser, og ved beregning af

komponenttræthed, således at den nødvendige vedligeholdelsesvejledning kan udarbejdes af fabrikanten og udleveres sammen alle nye motorer, når de bringes i omsætning første gang.

En motors normale levetid anses for at være følgende:

- a) For CI-motorer 480 driftstimer eller ti år, afhængigt af hvad der først indtræffer
- b) for SI-indenbordsmotorer og -hækmotorer med gnisttænding med eller uden integreret udstødningssystem:
 - i) under 373 kW: 480 driftstimer eller ti år, afhængigt af hvad der først indtræffer
 - ii) for motorer i kategorien $373 < PN \leq 485$ kW: 150 driftstimer eller ti år, afhængigt af hvad der først indtræffer
 - iii) for motorer i kategorien $PN > 485$ kW: 50 driftstimer eller 1 år, afhængigt af hvad der først indtræffer
- c) motorer til personlige fartøjer: 350 timer eller fem år, afhængigt af hvad der først indtræffer
- d) udenbordsmotorer: 350 timer eller ti år, afhængigt af hvad der først indtræffer.

4. INSTRUKTIONSBOG

Sammen med hver motor leveres en instruktionsbog på et eller flere EU-sprog fastsat af den medlemsstat, hvor motoren skal bringes i omsætning.

Instruktionsbogen skal:

- a) give anvisninger om den montering og om den vedligeholdelse, der er nødvendig for at sikre, at motoren fungerer korrekt med henblik på at kunne opfylde kravene i punkt 3 (holdbarhed)
- b) angive motorens effekt målt i overensstemmelse med den harmoniserede standard.

C. Væsentlige krav med hensyn til støjmissioner

Fritidsfartøjer med indenbordsmotor eller hækmotor uden integreret udstødningssystem, personlige fartøjer og udenbordsmotorer og hækmotorer med integreret udstødningssystem skal opfylde de væsentlige krav med hensyn til støjmissioner som fastsat i denne del.

1. STØJEMISSIONSGRÆNSER

- 1.1. Fritidsfartøjer med indenbordsmotor eller hækmotor uden integreret udstødningssystem, personlige fartøjer og udenbordsmotorer og hækmotorer med integreret udstødningssystem skal være konstrueret, bygget og samlet på en sådan måde, at støjmissionerne ikke overstiger grænseværdierne i følgende tabel:

| Tabel | |
|---------------------------------------|--|
| Mærkeeffekt (enkelt motor) i kW | Maksimalt lydtryksniveau L_{pASmax} I dB |
| $P_N \leq 10$ | 67 |
| $10 < P_N \leq 40$ | 72 |
| $P_N > 40$ | 75 |

hvor P_N = en enkelt motors mærkeeffekt i kW ved mærkehastighed, og L_{pASmax} = maksimalt lydtryksniveau i dB.

For enheder med to eller flere motorer kan der, uanset motortype, anvendes en tolerance på 3 dB.

- 1.2. Som et alternativ til støjmålingsprøvninger anses fritidsfartøjer med indenbordsmotor eller hækmotor uden integreret udstødningssystem for at opfylde støjkravene i punkt 1.1, hvis de har et Froude-tal på $\leq 1,1$ og et effekt/displacement-forhold på ≤ 40 , når motoren og udstødningssystemet er monteret i henhold til motorfabrikantens specifikationer.
- 1.3. Froude-tallet fremkommer ved at dividere fartøjets maksimale hastighed V (m/s) med kvadratroden af vandlinjelængden l_{wl} (m) multipliceret med et fast tal for tyngdeaccelerationen ($g = 9,8 \text{ m/s}^2$)

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

"Effekt/deplacement-forholdet" P/D beregnes ved at dividere motorens mærkeeffekt P_N (kW) med fartøjets deplacement D (tons) $= \frac{P}{D}$.

2. INSTRUKTIONSBOG

For så vidt angår fritidsfartøjer med indenbordsmotor eller hækmotor med eller uden integreret udstødningssystem og personlige fartøjer skal instruktionsbogen, som kræves i henhold til punkt 2.5 i del A i bilag I, indeholde de anvisninger, der er nødvendige for at kunne vedligeholde fartøjet og dets udstødningssystem i en stand, der så vidt muligt sikrer, at de nærmere angivne støjgrænseniveauer overholdes ved normal brug.

For så vidt angår udenbordsmotorer og hækmotorer med integreret udstødningssystem skal instruktionsbogen, som kræves i henhold til punkt 4 i del B i bilag I, indeholde de anvisninger, der er nødvendige for at vedligeholde motoren i en stand, der så vidt muligt sikrer, at de nærmere angivne støjgrænseniveauer overholdes ved normal brug.

3. HOLDBARHED

Bestemmelserne om holdbarhed i punkt 3 i del B finder tilsvarende anvendelse på overensstemmelse med kravene vedrørende støjemissioner i [...].

BILAG II

KOMPONENTER i vandfartøjer

- 1) Antændelsessikret udstyr til benzindrevne indenbordsmotorer og benzindrevne hækmotorer samt benzintankens anbringelsessted.
- 2) Beskyttelse af udenbords motorer mod start, medens motoren står i gear.
- 3) Rat, styremekanismer og kabelmontager.
- 4) Brændstoftanke beregnet til fast montering og brændstofledninger.
- 5) Præfabrikerede luger og køjer.

BILAG III

ERKLÆRING FRA FABRIKANTEN ELLER DENNES I UNIONEN ETABLEREDE REPRÆSENTANT ELLER DEN ANSVARLIGE FOR MARKEDSFØRINGEN AF DET DELVIS FÆRDIGBYGGEDE VANDFARTØJ ELLER KOMPONENT

(artikel 6, stk. 2 og 3)

- A. Den erklæring fra fabrikanten eller dennes i Unionen etablerede bemyndigede repræsentant, der er nævnt i artikel 6, stk. 2, skal indeholde følgende oplysninger:
- a) fabrikantens navn og adresse
 - b) navn og adresse på fabrikantens i Unionen etablerede repræsentant eller, eventuelt, på den ansvarlige for markedsføringen
 - c) en beskrivelse af det delvis færdigbyggede vandfartøj
 - d) en erklæring om, at det delvis færdigbyggede vandfartøj opfylder de væsentlige krav, som gælder på dette trin i konstruktionen; dette skal omfatte henvisninger til de relevante harmoniserede standarder, der er anvendt, eller henvisninger til de specifikationer, i henhold til hvilke overensstemmelsen er erklæret på dette trin i konstruktionen; desuden skal det anføres, at det er hensigten, at det skal færdigbygges af andre juridiske eller fysiske personer i fuld overensstemmelse med dette direktiv.
- B. Den erklæring fra fabrikanten, dennes i Unionen etablerede bemyndigede repræsentant eller den ansvarlige for markedsføringen, der henvises til i artikel 6, stk. 3, skal indeholde følgende oplysninger:
- a) fabrikantens navn og adresse
 - b) navn og adresse på fabrikantens i Unionen etablerede repræsentant eller, eventuelt, på den ansvarlige for markedsføringen
 - c) en beskrivelse af komponenten
 - d) en erklæring om, at komponenten opfylder de relevante væsentlige krav.

BILAG IV

EU-OVERENSSTEMMELSESERKLÆRING

1. Nr. xxxxxx (entydig identifikation af produktet: type og evt. serienummer).
2. Fabrikantens eller dennes bemyndigede repræsentants navn og adresse [den bemyndigede repræsentant skal også angive fabrikantens forretningsnavn og -adresse] eller den private importørs navn og adresse.
3. Denne overensstemmelseserklæring udstedes på fabrikantens, den private importørs eller den i artikel 20, stk. 3 eller 4, i direktiv [...] omhandlede persons eneansvar.
4. Erklæringens genstand (identifikation af produktet, så det kan spores. Foto kan eventuelt vedlægges).
5. Genstanden for erklæringen, som beskrevet i [...], er i overensstemmelse med den relevante EU-harmoniseringslovgivning.
6. Referencer til de relevante anvendte harmoniserede standarder eller henvisninger til de specifikationer, som der erklæres overensstemmelse med.
7. Hvis det er relevant, det bemyndigede organ ... (navn, nummer), der har foretaget (beskrivelse af aktiviteten) og udstedt attesten.
8. Identifikation af den befuldmægtigede person, der kan underskrive på vegne af fabrikanten eller dennes i Unionen etablerede repræsentant.
9. Supplerende oplysninger.

Overensstemmelseserklæringen skal indeholde en erklæring fra fabrikanten om, at motoren opfylder dette direktivs krav vedrørende udstødningsemissioner og støjemissioner, når den er monteret i et vandfartøj i overensstemmelse med de af fabrikantens givne anvisninger, og at motoren først må tages i brug, når det vandfartøj, som den skal monteres i, er blevet erklæret i overensstemmelse med de pågældende bestemmelser i direktivet, for så vidt angår alle nedenstående punkter:

- a) indenbordsmotorer og hækmotorer uden integreret udstødningssystem;
- b) motorer, der er typegodkendt i henhold til direktiv 97/68/EF, og som er i overensstemmelse med trin II i afsnit 4.2.3 i bilag I til nævnte direktiv, og
- c) motorer, der er typegodkendt i henhold til direktiv 88/77/EØF.

Hvis motoren er blevet bragt i omsætning i den yderligere overgangsperiode, der er truffet bestemmelse om i artikel 58, stk. 2, skal dette angives i EU-overensstemmelseserklæringen.

Underskrevet for og på vegne af:

(sted og dato)

(navn, stilling) (underskrift)

BILAG V

ÆKVIVALENT OVERENSSTEMMELSE PÅ GRUNDLAG AF VURDERING EFTER BYGNING

(modul PCA)

1. Overensstemmelse på grundlag af vurdering efter bygning er en procedure til vurdering af ækvivalent overensstemmelse for et produkt, for hvilket hverken fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant har påtaget sig ansvaret for produktets overensstemmelse med direktivet, og hvor en fysisk eller juridisk person som omhandlet i artikel 20, stk. 2, 3 eller 4, som bringer produktet i omsætning eller tager det i brug under eget ansvar, påtager sig ansvaret for produktets ækvivalente overensstemmelse. Denne person skal opfylde de forpligtelser, der er fastsat i punkt 2 og 4 samt sikre og erklære under eneansvar, at det pågældende produkt, som har været behandlet i henhold til bestemmelserne i punkt 3, er i overensstemmelse med de gældende krav i dette direktiv.

2. Den person, der bringer produktet i omsætning eller tager det i brug, skal indsende en ansøgning om vurdering af produktet efter bygning til et bemyndiget organ og skal til det bemyndigede organ udlevere de dokumenter og tekniske sagsmapper, der gør det muligt for det bemyndigede organ at vurdere produktets overensstemmelse med kravene i dette direktiv, samt alle foreliggende oplysninger om produktets anvendelse efter første ibrugtagning.

Den person, der bringer et sådant produkt i omsætning eller tager det i brug, skal opbevare disse dokumenter og oplysninger til brug for de relevante nationale myndigheder i 10 år efter produktets vurdering med hensyn til dets ækvivalente overensstemmelse i henhold til proceduren for vurdering efter bygning.

3. Det bemyndigede organ undersøger det enkelte produkt og udfører beregninger, prøvninger og andre vurderinger i det omfang, det er nødvendigt for at påvise produktets ækvivalente overensstemmelse med de relevante krav i direktivet.

Det bemyndigede organ udarbejder og udsteder en overensstemmelsesattest og en tilhørende overensstemmelsesrapport vedrørende den gennemførte vurdering, og det skal opbevare en kopi af attesten og den tilhørende overensstemmelsesrapport til brug for de nationale myndigheder i 10 år efter udstedelsen af disse dokumenter.

Det bemyndigede organ anbringer sit identifikationsnummer ved siden af overensstemmelsesmærkningen på det godkendte produkt eller lader det anbringe på eget ansvar.

Hvis det vurderede produkt er et vandfartøj, lader det bemyndigede organ også under eget ansvar påføre den identifikationskode for vandfartøjer, der er omhandlet i punkt 2.1 i del I i bilag I, hvor feltet for fabrikantens hjemland skal bruges til at angive, i hvilket land det bemyndigede organ er etableret, og felterne for fabrikantens identifikationskode skal bruges til at angive den kode for vurdering efter bygning, som det bemyndigede organ er blevet tildelt, efterfulgt af serienummeret på attesten

for vurdering efter bygning. Felterne i vandfartøjets identifikationskode for produktionsår og –måned og for modelår bruges til at angive måneden og året for gennemførelsen af vurderingen efter bygning.

4. Overensstemmelsesmærkning og overensstemmelseserklæring
 - 4.1. Den person, som bringer produktet i omsætning eller tager det i brug, påfører CE-mærkningen og, på ansvar af det bemyndigede organ, der er omhandlet i punkt 3, sidstnævntes identifikationsnummer på det produkt, for hvilket det bemyndigede organ har vurderet og certificeret den ækvivalente overensstemmelse med direktivets krav.
 - 4.2. Den person, der bringer produktet i omsætning eller tager det i brug, skal udfærdige en EU-overensstemmelseserklæring og opbevare denne til brug for de nationale myndigheder i 10 år efter udstedelsen af certifikatet for vurdering efter bygning. Det skal af overensstemmelseserklæringen fremgå, hvilket produkt den vedrører.

Et eksemplar af overensstemmelseserklæringen stilles efter anmodning til rådighed for de relevante myndigheder.
 - 4.3. Hvis det vurderede produkt er et vandfartøj, skal den person, der bringer vandfartøjet i omsætning eller tager det i brug, anbringe den fabrikantplade, der er beskrevet i punkt 2.2 i del A i bilag I, på vandfartøjet, og pladen skal omfatte ordene "vurdering efter bygning" (post construction assessment) samt vandfartøjets identifikationsnummer som beskrevet i punkt 2.1 i del A i bilag I i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 3.
5. Det bemyndigede organ oplyser den person, der bringer produktet i omsætning eller tager det i brug, om dennes forpligtelser i henhold til denne procedure for vurdering efter bygning.

BILAG VI

SUPPLERENDE KRAV, NÅR DER ANVENDES INTERN PRODUKTIONSKONTROL PLUS OVERVÅGET PRODUKTPRØVNINGER SOM FASTSAT I MODUL A1 (ARTIKEL 25, STK. 2)

Konstruktion og fremstilling

Fabrikanten skal på et eller flere vandfartøjer, som er repræsentative for produktionen, udføre eller lade udføre en eller flere af følgende prøvninger, dertil svarende beregninger eller former for kontrol:

- a) stabilitetsprøvning i henhold til punkt 3.2 i del A i bilag I
- b) opdriftsprøvning i henhold til punkt 3.3 i del A i bilag I.

Støjmissioner

For fritidsfartøjer med indenbordsmotorer eller hækmotorer uden integreret udstødningssystem og for personlige fartøjer skal der på et eller flere vandfartøjer, der repræsenterer fabrikantens produktion, udføres de støjmissionsprøvninger, der er fastlagt i del C i bilag I, af fabrikanten eller på vegne af denne under ansvar af et bemyndiget organ valgt af fabrikanten.

For udenbordsmotorer og hækmotorer med integreret udstødningssystem skal der på en eller flere motorer fra hver motorfamilie, der repræsenterer fabrikantens produktion, udføres de støjmissionsprøvninger, der er omhandlet i bilag I, del C, af fabrikanten eller på vegne af denne under ansvar af et bemyndiget organ udvalgt af fabrikanten.

Hvis mere end én motor fra en motorfamilie prøves, skal den i bilag VII beskrevne statistiske metode anvendes for at sikre stikprøvens overensstemmelse.

BILAG VII

VURDERING AF PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE MED HENSYN TIL UDS TØDNINGS- OG STØJEMISSIONER

1. Til kontrol af en motorfamilies overensstemmelse udtages en stikprøve af motorer fra produktionen. Fabrikanten aftaler stikprøvestørrelsen (n) med det bemyndigede organ.
2. Det aritmetiske gennemsnit X af de resultater, der opnås fra stikprøven, bestemmes for hver enkelt udstødnings- og støjmissionskomponent, der er underkastet regulering. Produktionen af en serie anses for at være i overensstemmelse med kravene ("godkendt"), hvis følgende betingelse er opfyldt:

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

S er standardafvigelsen, hvor:

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

X= det aritmetiske gennemsnit af resultaterne

x = de enkelte resultater af stikprøven

L= den pågældende grænseværdi

n= antallet af motorer i stikprøven

k= statistisk faktor, der er bestemt af n (jf. tabellen)

| | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 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 |

Hvis $n \geq 20$, så er $k = 0,860 / \sqrt{n}$.

BILAG VIII

SUPPLERENDE PROCEDURE TIL ANVENDELSE VED TYPEOVERENSSTEMMELSE PÅ GRUNDLAG AF INTERN PRODUKTIONSKONTROL (MODUL C)

I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 25, stk. 5, finder følgende procedure anvendelse, hvis kvalitetsniveauet forekommer utilfredsstillende:

Der udtages en motor fra serien, og denne gennemgår den prøvning, der er beskrevet i del B i bilag I. Prøvemotorerne skal være delvis eller fuldstændigt indkørt i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer. Hvis de specifikke udstødningsemissioner fra den af produktionen udtagne motor overstiger de i del B i bilag I omhandlede grænseværdier, kan fabrikanten anmode om at få foretaget målinger på en stikprøve af motorer udtaget fra produktionen, herunder den oprindeligt udtagne motor. For at sikre, at den stikprøve, der er defineret i [...], opfylder direktivets krav, skal den i bilag VII beskrevne statistiske metode anvendes."

BILAG IX

TEKNISK DOKUMENTATION

Den dokumentation, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2, og artikel 26, skal, for så vidt det er relevant for vurderingen, indeholde følgende:

- a) en generel beskrivelse af typen
- b) konstruktions- og produktionstegninger samt oversigter over komponenter, delmontager, kredsløb og andre relevante data
- c) beskrivelser og forklaringer, der er nødvendige for at forstå de nævnte tegninger og planer og for at forstå, hvordan produktet fungerer
- d) en liste over de standarder, der er nævnt i artikel 14, og som helt eller delvis er anvendt, samt en beskrivelse af de løsninger, der er valgt med henblik på at opfylde de væsentlige krav i de tilfælde, hvor de i artikel 14 nævnte standarder ikke er anvendt
- e) resultater af konstruktionsberegninger, undersøgelser mv. og andre relevante data
- f) prøvningsrapporter eller beregninger af stabilitet efter punkt 3.2 i del A i bilag I og af opdrift efter punkt 3.3 i del A i bilag I
- g) prøvningsrapporter fra udstødningsemissionsprøvninger, der påviser overensstemmelse med punkt 2 i del B i bilag I
- h) prøvningsrapporter fra støjemissionsprøvninger, der påviser overensstemmelse med punkt 1 i del C i bilag I.

**FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAG, SOM ALENE INDVIRKER PÅ
BUDGETTETS INDTÆGTSSIDE**

1. BUDGETPOSTER:

Kapitel og artikel:

Budgetteret beløb for det pågældende år:

2. FINANSIELLE VIRKNINGER

Forslaget har ingen finansielle virkninger

Forslaget har ingen finansielle virkninger for udgifterne, men har følgende finansielle virkninger for indtægterne:

(i mio. EUR, 1 decimal)

| Budgetpost | Indtægter ²⁶ | 12-måneders-periode fra dd/mm/åååå | [År n] |
|-------------|---|---------------------------------------|--------|
| Artikel 52 | <i>Virkninger for EU's egne indtægter</i> | | |
| Artikel ... | <i>Virkninger for EU's egne indtægter</i> | | |

| Efter foranstaltningens iværksættelse | | | | | |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] |
| Artikel ... | | | | | |
| Artikel ... | | | | | |

²⁶ Hvad angår EU's traditionelle egne indtægter (landbrugsafgifter, sukkerafgifter, told), skal der være tale om nettobeløb, dvs. bruttobeløb med fradrag af opkrævningsomkostninger på 25 %.