

DYREKTYWA 2003/44/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 16 czerwca 2003 r.

zmieniająca dyrektywę 94/25/WE w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do łodzi rekreacyjnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu³, oraz w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 9 kwietnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozwój, jaki nastąpił od momentu przyjęcia dyrektywy 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do łodzi rekreacyjnych⁴ wymaga zmiany dyrektywy 94/25/WE.
- (2) Dyrektywa 94/25/WE nie obejmuje prywatnych jednostek pływających, podczas gdy od momentu jej przyjęcia niektóre Państwa Członkowskie wprowadziły przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne dotyczące tego rodzaju jednostek pływających.
- (3) Silniki napędowe w łodziach rekreacyjnych i prywatnych jednostkach pływających wytwarzają gazy spalinowe zawierające tlenek węgla (CO), węglowodory (HC), tlenki azotu (NOx) oraz powodują hałas, a także emitują cząstki stałe, co oddziałuje zarówno na zdrowie ludzkie jak i na środowisko naturalne.
- (4) Gazy spalinowe wytwarzane przez silniki do tego rodzaju łodzi rekreacyjnych i prywatnych jednostek pływających oraz hałas powodowany przez tego rodzaju jednostki także nie są objęte dyrektywą 94/25/WE.

¹ Dz.U. C 62 E z 27.2.2001, str. 139 i Dz.U. C 51 E z 26.2.2002, str. 339.

² Dz.U. C 155 z 29.5.2001, str. 1.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lipca 2001 r. (Dz.U. C 65 E z 14.3.2002, str. 310), wspólne stanowisko Rady z dnia 22 kwietnia 2002 r. (Dz.U. C 170 E z 16.7.2002, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 26 września 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 maja 2003 r. i decyzja Rady z dnia 19 maja 2003 r.

⁴ Dz.U. L 164 z 30.6.1994, str. 15.

- (5) Obecnie, w celu wspierania stałego rozwoju, należy do różnych form działalności wspólnotowej włączyć wymogi ochrony środowiska naturalnego. Tego rodzaju przepisy, będące już przedmiotem rezolucji Rady z dnia 3 grudnia 1992 r. dotyczącej związku między konkurencyjnością przemysłową i ochroną środowiska naturalnego⁵, podjęto we wnioskach Rady Przemysłu z dnia 29 kwietnia 1999 r.
- (6) Przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne obowiązują w niektórych Państwach Członkowskich ograniczając emisję hałasu oraz emisję spalin z łodzi rekreacyjnych i silników w celu ochrony zdrowia ludzi, środowiska naturalnego oraz, gdzie sytuacja tego wymaga, zdrowia zwierząt domowych. Środki te różnią się między sobą i mogą mieć wpływ na swobodny przepływ tego rodzaju produktów i stanowić bariery w wymianie handlowej we Wspólnocie.
- (7) W ramach dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych⁶ Państwa Członkowskie zgłosiły projekty krajowych przepisów mających na celu zmniejszenie emisji hałasu i emisji spalin z silników do łodzi rekreacyjnych. Uważa się, że tego rodzaju przepisy techniczne, podobnie jak już obowiązujące przepisy krajowe, mogą mieć wpływ na swobodny przepływ tego rodzaju produktów lub stworzyć przeszkody dla właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Dlatego należy sporządzić wiążący instrument Wspólnoty.
- (8) Harmonizacja ustawodawstw krajowych jest jedynym sposobem zniesienia tego rodzaju barier w handlu i położenia kresu nieuczciwej konkurencji występującej na rynku wewnętrznym. Indywidualnie, Państwa Członkowskie nie są w stanie osiągnąć w sposób zadawalający celu, jakim jest ograniczenie emisji hałasu i emisji spalin. Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie ustanawiają jedynie wymogi zasadnicze dla swobodnego przepływu łodzi rekreacyjnych, prywatnych jednostek pływających oraz wszystkich typów silników, do których stosuje się niniejsza dyrektywa.
- (9) Środki te są zgodne z zasadami określonymi w rezolucji Rady z dnia 7 maja 1985 r. w sprawie nowego podejścia do harmonizacji technicznej i norm⁷, w odniesieniu do zharmonizowanych norm europejskich.
- (10) Przepisy dotyczące emisji hałasu i spalin ustanowione w niniejszej dyrektywie stosują się do wszelkich silników, stacjonarnych, przyczepnych lub zaburtowych z lub bez zintegrowanego układu wydechowego, oraz do prywatnych jednostek pływających w celu zapewnienia optymalnej skuteczności ochrony zdrowia ludzi i środowiska naturalnego. W zakresie emisji spalin należy objąć nimi silniki poddawane gruntownym modyfikacjom. W zakresie emisji hałasu należy nimi objąć łodzie z silnikami zaburtowymi bez zintegrowanego układu wydechowego lub ze stacjonarnymi silnikami napędowymi, poddawane gruntownym przeróbkom, jeśli wprowadza się je na rynek wspólnotowy w okresie pięciu lat po przeróbce.
- (11) Zgodność z wymogami zasadniczymi w zakresie emisji rozważanych silników jest rzeczą podstawową dla ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego. Należy

⁵ Dz.U. C 331 z 16.12.1992, str. 5.

⁶ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, str. 18).

⁷ Dz.U. C 136 z 4.6.1985, str. 1.

ustanowić maksymalne dopuszczalne poziomy emisji tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenku azotu (NOx) oraz zanieczyszczeń pyłowych w postaci cząstek stałych. Jeśli chodzi o emisję hałasu, to najwyższe dopuszczalne poziomy należy rozbić w zależności od mocy tego rodzaju silników i ilości oraz typu silników zainstalowanych na pokładzie. Środki te powinny być zgodne ze wszystkimi innymi środkami dla zmniejszenia emisji z silników w celu ochrony ludzi i środowiska naturalnego.

- (12) W celu zmniejszenia zanieczyszczenia wody przez łodzie rekreacyjne Państwa Członkowskie powinny rozważyć wprowadzenie krajowych środków wspierania, aby zachęcić do stosowania olejów syntetycznych ulegających biodegradacji. Wprowadzanie środków na poziomie wspólnotowym należy rozważyć podczas przeglądu niniejszej dyrektywy.
- (13) W przypadku dwóch rozważanych typów emisji, dane świadczące o ich zgodności powinny zawsze towarzyszyć łodzi rekreacyjnej, prywatnej jednostce pływającej lub silnikowi.
- (14) Zharmonizowane normy europejskie, w szczególności normy odnoszące się do pomiaru poziomu i metod badawczych ułatwiają wykazanie zgodności z wymogami zasadniczymi, także w przypadku emisji z łodzi rekreacyjnych i prywatnych jednostek pływających objętych niniejszą dyrektywą.
- (15) Ze względu na charakter istniejącego ryzyka, jest rzeczą konieczną przyjęcie procedur oceny zgodności w celu zapewnienia niezbędnego poziomu bezpieczeństwa. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel lub, jeśli oni nie dopełniają swych obowiązków, osoby wprowadzające produkt do obrotu i/lub do użytku, powinny zapewnić, aby produkty objęte niniejszą dyrektywą były zgodne z odpowiednimi wymogami zasadniczymi, w przypadku, gdy są one wprowadzane do obrotu i/lub wprowadzane do użytku. Należy ustanowić odpowiednie procedury zapewniające wybór między procedurami o równoważnej surowości. Procedury te powinny być zgodne z decyzją Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotyczącą modułów stosowanych w różnych fazach procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności CE, które mają być stosowane w dyrektywach harmonizacji technicznej⁸.
- (16) Jeśli chodzi o emisję spalin, to wszystkie typy silników, łącznie z prywatnymi jednostkami pływającymi i innymi podobnymi jednostkami pływającymi napędzanymi silnikami, powinny posiadać oznakowanie CE umieszczone przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela we Wspólnocie, z wyjątkiem silników stacjonarnych i silników zaburtowych bez zintegrowanego układu wydechowego, silników posiadających homologację typu zgodnie z etapem II dyrektywy 97/68/WE⁹ oraz silników posiadających homologację typu zgodnie z dyrektywą 88/77/EWG¹⁰, którym powinna towarzyszyć deklaracja zgodności producenta. Jeśli chodzi o emisję hałasu, to jedynie silniki przyczepne i silniki zaburtowe ze zintegrowanym układem wydechowym muszą posiadać oznakowanie CE umieszczone przez producenta lub jego

⁸ Dz.U. L 220 z 30.8.1993, str. 23.

⁹ Dz.U. L 59 z 27.2.1998, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2001/63/WE (Dz.U. L 227 z 23.8.2001, str. 41).

¹⁰ Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE, (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, str. 10).

upoważnionego przedstawiciela lub przez osoby wprowadzające produkt do obrotu i/lub do użytku we Wspólnocie. W zakresie emisji hałasu, w przypadku wszystkich typów silników, z wyjątkiem silników przyczepnych silników zaburtowych ze zintegrowanym układem wydechowym, oznakowanie CE umieszczone na jednostce pływającej dowodzi zgodności z odpowiednimi wymogami zasadniczymi.

- (17) Należy zmienić dyrektywę 94/25/WE także w celu uwzględnienia potrzeb producentów, którzy domagają się większego wyboru procedur certyfikacyjnych.
- (18) Dla pewności prawnej i w celu zapewnienia bezpiecznego korzystania z łodzi rekreacyjnych, należy wyjaśnić szereg zagadnień technicznych odnoszących się do podstawowych wymogów konstrukcyjnych łodzi rekreacyjnych dotyczących kategorii konstrukcyjnej łodzi, zalecanego maksymalnego obciążenia, numeru identyfikacyjnego jednostki, zbiorników paliwa, sprzętu przeciwpożarowego i zapobiegania zrzutom zanieczyszczeń.
- (19) Komisja powinna dokładnie śledzić ewolucję technologii silników i potrzeby spełnienia przyszłych wymogów ochrony środowiska naturalnego w celu zbadania możliwości dalszego zredukowania dopuszczalnych wielkości emisji hałasu oraz spalin.
- (20) W celu ułatwienia stosowania środków dotyczących skutecznego działania ustawodawstwa należy utrzymać oraz wzmocnić procedurę ustanawiającą w ramach Komitetu ścisłą współpracę Komisji z Państwami Członkowskimi.
- (21) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przyjmuje się zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹¹.
- (22) Należy przewidzieć uzgodnienie przejściowe umożliwiające wprowadzenie do obrotu i/lub do użytku niektórych produktów zgodnych z przepisami krajowymi obowiązującymi w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 94/25/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1. art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Zakres i definicje

- 1. Niniejsza dyrektywa stosuje się:

- a) w odniesieniu do projektowania i konstrukcji:

¹¹ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- (i) łodzi rekreacyjnych i łodzi bez kompletnego wyposażenia;
 - (ii) prywatnych jednostek pływających;
 - (iii) części składowych określonych w załączniku II, jeśli wprowadza się je na rynek wspólnotowy oddzielnie i są przeznaczone do zainstalowania;
- b) w odniesieniu do emisji spalin, do:
 - (i) silników napędowych instalowanych lub przeznaczonych specjalnie do instalowania na lub w łodziach rekreacyjnych i prywatnych jednostkach pływających;
 - (ii) silników napędowych instalowanych na lub w tych jednostkach pływających, które zostały poddane „gruntownej modyfikacji silnika”;
- c) w odniesieniu do emisji hałasu, do:
 - (i) łodzi rekreacyjnych z silnikami zaburtowymi bez zintegrowanego układu wydechowego lub ze stacjonarnymi silnikami napędowymi;
 - (ii) łodzi rekreacyjnych z silnikami zaburtowymi bez zintegrowanego układu wydechowego lub ze stacjonarnymi silnikami napędowymi poddawanych gruntownym przeróbkom i następnie wprowadzone do obrotu na rynku wspólnotowym w ciągu pięciu lat po przeróbce;
 - (iii) prywatnych jednostek pływających;
 - (iv) silników przyczepnych i silników zaburtowych ze zintegrowanym układem wydechowym przeznaczonych do instalowania na łodziach rekreacyjnych;
- d) w odniesieniu do produktów należących do lit. a) (ii), lit. b) i (c), przepisy niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie przy pierwszym wprowadzeniu do obrotu i/lub oddaniu do użytku po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

2. Z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy wyklucza się:

- a) w odniesieniu do ust. 1 lit. a):
 - (i) łodzie przeznaczone wyłącznie do regat, włączając w to łodzie wiosłowe oraz łodzie wiosłowe do celów szkoleniowych, oznaczone taką nazwą przez producenta;
 - (ii) kanoe i kajaki, gondole i rowery wodne;
 - (iii) deski surfingowe z żaglem;

- (iv) deski surfingowe, w tym deski surfingowe napędzane silnikiem;
 - (v) oryginalne łodzie historyczne i ich pojedyncze repliki zaprojektowane przed 1950 r., zbudowane głównie z oryginalnych materiałów i oznaczone taką nazwą przez producenta;
 - (vi) jednostki doświadczalne pod warunkiem, że nie są one później wprowadzane do obrotu we Wspólnocie;
 - (vii) jednostki zbudowane dla własnego użytku, pod warunkiem, że nie są one później wprowadzane do obrotu we Wspólnocie w okresie 5 lat;
 - (viii) jednostki specjalnie przeznaczone do obsadzenia załogą i wykorzystywane do przewożenia pasażerów w celach zarobkowych, bez uszczerbku dla ust. 3, w szczególności zdefiniowane w dyrektywie 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r., ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej*, niezależnie od ilości pasażerów;
 - (ix) łodzie podwodne;
 - (x) poduszkowce;
 - (xi) wodoloty;
 - (xii) jednostki z silnikami parowymi, zasilane węglem, koksem, drewnem, olejem lub gazem;
- b) w odniesieniu do ust. 1 lit. b):
- (i) silniki napędowe instalowane lub przeznaczone specjalnie do instalowania w następujących jednostkach:
 - jednostkach pływających przeznaczonych wyłącznie do regat, oznaczonych taką nazwą przez producenta,
 - jednostkach doświadczalnych pod warunkiem, że nie są one później wprowadzane do obrotu we Wspólnocie,
 - jednostkach specjalnie przeznaczonych do obsadzenia załogą i wykorzystywanych do przewożenia pasażerów w celach zarobkowych, bez uszczerbku dla ust. 3 lit a), w szczególności zdefiniowanych w dyrektywie 82/714/EWG, niezależnie od ilości pasażerów,
 - łodziach podwodnych,
 - poduszkowcach,
 - wodolotach;

- (ii) oryginalne i pojedyncze repliki silników napędowych, opartych na projekcie sprzed 1950 r., nie produkowanych seryjnie i zainstalowanych na jednostkach określonych w ust. 2 lit a) (v) i (vii);
 - (iii) silniki napędowe zbudowane dla własnego użytku, pod warunkiem, że nie są one później wprowadzane do obrotu we Wspólnocie w okresie 5 lat;
- c) w odniesieniu to ust. 1 lit. c):
- wszelkie jednostki pływające określone w lit. b) niniejszego ustępu,
 - jednostki zbudowane dla własnego użytku, pod warunkiem, że nie są one później wprowadzane do obrotu we Wspólnocie w okresie 5 lat;

3. Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „łódź rekreacyjna”: łódź dowolnego typu przeznaczona do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba od 2,5 m do 24 m, mierzonej zgodnie z normą zharmonizowaną, niezależnie od sposobu napędu; fakt, że ta sama łódź może być wykorzystywana do czarteru lub do szkolenia rekreacyjnego nie stanowi przeszkody dla objęcia jej niniejszą dyrektywą, jeśli łódź ta jest wprowadzona na rynek wspólnotowy z przeznaczeniem do celów rekreacyjnych;
- b) „prywatna jednostka pływająca”: jednostka o długości mniejszej od 4 m, z silnikiem o spalaniu wewnętrznym mającym jako źródło podstawowe napędu, napęd strugowodny i obsługiwana przez osobę lub osoby siedzące, stojące lub klęczące, raczej na kadłubie niż w jego wnętrzu;
- c) „silnik napędowy”: dowolny silnik o spalaniu wewnętrznym, z zapłonem iskrowym lub samoczynnym stosowany do napędzania, w tym dwu lub czterokusowe silniki stacjonarne, silniki zaburtowe z lub bez zintegrowanego układu wydechowego i silniki przyczepne;
- d) „gruntowna modyfikacja silnika”: modyfikacja silnika, która:
 - potencjalnie może powodować przekroczenie przez silnik dopuszczalnych emisji wymienionych w załączniku I.B. z wyłączeniem rutynowej wymiany części składowych silnika, która nie zmienia właściwości silnika w zakresie emisji,
 - lub zwiększa moc znamionową silnika więcej niż o 15%;
- e) „gruntowna przeróbka jednostki pływającej”: przeróbka jednostki pływającej która:
 - zmienia sposób napędu jednostki,

- obejmuje gruntowną modyfikację silnika,
 - zmienia jednostkę w takim stopniu, że uważa się ją za nową jednostkę;
- f) „sposób napędu”: metoda mechaniczna napędzania jednostki pływającej, w szczególności śruby napędowe lub mechaniczne układy napędów strugowodnych;
- g) „rodzina silników”: grupa silników producenta, które ze względu na ich konstrukcję powinny mieć te same właściwości w zakresie emisji spalin i które spełniają wymogi niniejszej dyrektywy dotyczące emisji spalin;
- h) „producent”: każda osoba fizyczna lub prawna, która projektuje i wytwarza produkt objęty niniejszą dyrektywą lub która tego rodzaju produkt zaprojektowała lub wytworzyła w celu wprowadzenia go do obrotu w swoim własnym imieniu;
- i) „upoważniony przedstawiciel”: każda osoba fizyczna lub prawna mająca siedzibę we Wspólnocie, która otrzymała pisemne pełnomocnictwo od producenta do działania w jego imieniu w odniesieniu do jego zobowiązań zgodnie z niniejszą dyrektywą.;

* Dz.U. L 301 z 28.10.1982, str. 1. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.”

2. art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Swobodny przepływ produktów określonych w art. 1 ust. 1

1. Państwa Członkowskie nie będą na swoim terytorium zabraniać, ograniczać czy utrudniać wprowadzania do obrotu i do użytkowania produktów określonych w art. 1 ust. 1, noszących znak CE, określony w załączniku IV, świadczący o zgodności produktu z przepisami niniejszej dyrektywy i procedurami zgodności określonymi w rozdziale II.

2. Państwa Członkowskie nie będą zabraniać, ograniczać ani utrudniać wprowadzania do obrotu łodzi bez kompletnego wyposażenia, jeżeli ich producent albo jego upoważniony przedstawiciel prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty lub osoba odpowiedzialna za wprowadzenie produktu do obrotu oświadczy, zgodnie z załącznikiem IIIa, że zostaną one skompletowane przez osoby trzecie.

3. Państwa Członkowskie nie będą zabraniać, ograniczać czy utrudniać wprowadzania do obrotu i do użytkowania części składowych określonych w załączniku II i noszących oznakowanie CE określone w załączniku IV i świadczące o ich zgodności z odpowiednimi wymogami zasadniczymi, jeśli tym częściom składowym towarzyszy pisemna deklaracja zgodności określona w załączniku XV i zostaną one wmontowane do łodzi rekreacyjnej, zgodnie z deklaracją, określoną w załączniku IIIB, producenta, jego upoważnionego przedstawiciela prowadzącego działalność

gospodarczą na terytorium Wspólnoty lub, w przypadku przywozu z państwa trzeciego, osoby wprowadzającej te części składowe do obrotu we Wspólnocie.

4. Państwa Członkowskie nie będą zabraniać, ograniczać ani utrudniać wprowadzania do obrotu i/lub do użytkowania:

- silników stacjonarnych i silników zaburtowych bez zintegrowanego układu wydechowego,
- typów silników homologowanych zgodnie z dyrektywą 97/68/WE*, zgodnych z etapem II przewidzianym w ppkt. 4.2.3 załącznika I do dyrektywy 97/68/WE,
- typów silników homologowanych zgodnie z dyrektywą 88/77/EWG**;

jeśli producent lub jego upoważniony przedstawiciel prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty oświadczy zgodnie z załącznikiem XV.3, że silnik spełnia wymagania niniejszej dyrektywy w zakresie emisji spalin, jeśli jest zainstalowany na łodzi rekreacyjnej lub prywatnej jednostce pływającej zgodnie z dostarczonymi przez producenta instrukcjami.

5. Podczas targów handlowych, wystaw, pokazów itd. Państwa Członkowskie nie będą stwarzały żadnych przeszkód w prezentowaniu produktów określonych w art. 1 ust. 1, które nie są zgodne z niniejszą dyrektywą, pod warunkiem, że będą one posiadały widoczne oznaczenie, wyraźnie wskazujące, iż tego rodzaju produkty nie mogą być wprowadzone do obrotu lub do użytku dopóki nie będą spełniały wymogów zgodności.

6. W przypadku, gdy produkty określone w art. 1 ust. 1 podlegają innym dyrektywom, obejmującym inne aspekty i dyrektywy te przewidują umieszczanie oznakowania CE, to oznakowanie to wskazuje, że tego rodzaju produkty uważa się za zgodne z przepisami tych innych dyrektyw. Oznakowanie CE świadczy o zgodności z mającymi zastosowanie dyrektywami lub z ich odpowiednimi częściami. W tym przypadku, dane szczegółowe tych dyrektyw stosowanych przez producenta, opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, muszą być podane w dokumentach, deklaracji zgodności lub instrukcjach wymaganych przez te dyrektywy i towarzyszących tego rodzaju produktom.;

* Dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. L 59 z 27.2.1998, str. 1). Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2001/63/WE (Dz.U. L 227 z 23.8.2001, str. 41).

** Dyrektywa Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników Diesla stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, str. 10)."

3. dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Procedura komitetu

1. Zmiany, niezbędne w świetle ewolucji wiedzy technicznej i nowych dowodów naukowych, w wymaganiach załącznika I.B.2 oraz załącznika I.C.1 wyłączając bezpośrednie lub pośrednie zmiany wartości emisji spalin lub hałasu oraz wartości liczby Froude'a i stosunku P/D przyjmuje Komisja wspomagana przez stały komitet ustanowiony na podstawie art. 6 ust. 3, działający jako komitet regulacyjny, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2. Rozpatrywane kwestie obejmą paliwa odniesienia i normy stosowane w badaniach emisji spalin i hałasu.

2. W przypadku, gdy przywołuje się ten ustęp, zastosowane zostaną art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.”;

4. w art. 7 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. Jeśli Państwo Członkowskie stwierdzi, że produkty objęte zakresem art. 1 i noszące oznakowanie CE określone w załączniku IV, poprawnie zaprojektowane, skonstruowane, właściwie zainstalowane, obsługiwane i stosowane zgodnie z ich przeznaczeniem, mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia osób, własności lub środowiska naturalnego, to podejmuje ono wszelkie właściwe środki tymczasowe w celu wycofania ich z obrotu lub zakazania albo ograniczenia wprowadzania ich do obrotu i do użytku.”;

5. w art. 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku produktu niezgodnego, określonego w art. 1 i noszącego oznakowanie CE, Państwo Członkowskie sprawujące władzę nad osobą lub osobami, które umieściły to oznakowanie, podejmuje stosowne środki; to Państwo Członkowskie powiadamia o tym Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.”;

6. art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

1. Przed wprowadzaniem do obrotu i/lub do użytku, produktów określonych w art. 1 ust. 1 producent lub jego upoważniony przedstawiciel posiadający siedzibę we Wspólnocie stosuje procedury określone w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu.

W przypadku wtórnej oceny łodzi rekreacyjnej, jeśli ani producent ani jego upoważniony przedstawiciel posiadający siedzibę we Wspólnocie nie wypełniają obowiązków w zakresie zgodności produktu z niniejszą dyrektywą, to obowiązki te może przyjąć każda osoba fizyczna lub prawna posiadająca siedzibę we Wspólnocie, która wprowadza produkt do obrotu i/lub do użytku, na swoją własną odpowiedzialność. W takim przypadku osoba wprowadzająca produkt do obrotu lub do użytku składa do jednostki notyfikowanej wniosek o sporządzenie raportu wtórnego. Osoby wprowadzające produkt do obrotu lub do użytku muszą dostarczyć jednostce notyfikowanej wszelkie istniejące dokumenty i dokumentację techniczną odnoszące się

do pierwszego wprowadzenia do obrotu produktu w kraju pochodzenia. Jednostka notyfikowana zbada każdy produkt osobno oraz wykona obliczenia i dokona innej oceny w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi wymogami dyrektywy. W tym przypadku, tabliczka znamionowa opisana w ppkt. 2.2 załącznika I zawiera słowa („Świadectwo badania wtórnego”). Jednostka notyfikowana opracowuje raport zgodności dotyczący dokonanej oceny i informuje osobę wprowadzającą produkt do obrotu lub do użytku o jej obowiązkach. Osoba ta sporządza deklarację zgodności (patrz załącznik XV) i umieszcza lub powoduje umieszczenie na produkcie oznakowania CE łącznie z numerem identyfikacyjnym właściwej jednostki notyfikowanej.

2. W odniesieniu do projektu i konstrukcji produktów określonych w art. 1 ust. 1 lit. a), producent łodzi lub jego upoważniony przedstawiciel prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty stosują do kategorii konstrukcyjnych A, B, C i D następujące procedury określone w sekcji 1 załącznika I.A:

a) do kategorii A i B:

- (i) do łodzi o długości kadłuba od 2,5 m to 12 m: kontrolę wewnętrzną produkcji i badania (moduł Aa) określone w załączniku VI lub badanie typu WE (moduł B) określone w załączniku VII, uzupełnione modulem C (zgodność produktu z typem) określonym w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H;
- (ii) do łodzi o długości kadłuba od 12 m do 24 m: badanie typu WE (moduł B), określone w załączniku VII uzupełnione modulem C (zgodność produktu z typem) określonym w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H;

b) do kategorii C:

- (i) do łodzi o długości kadłuba od 2,5 m to 12 m:
 - w przypadku zgodności z normami zharmonizowanymi odnoszącymi się do sekcji 3.2 i 3.3 załącznika I.A: kontrolę wewnętrzną produkcji (moduł A), określoną w załączniku V lub kontrolę wewnętrzną produkcji i badania (moduł Aa) określone w załączniku VI lub badanie typu WE (moduł B) określone w załączniku VII, uzupełnione modulem C (zgodność produktu z typem) określonym w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H,
 - w przypadku niezgodności z normami zharmonizowanymi odnoszącymi się do sekcji 3.2 i 3.3 załącznika I.A: kontrolę wewnętrzną produkcji i badania (moduł Aa) określone w załączniku VI lub badanie typu WE (moduł B) określone w załączniku VII, uzupełnione modulem C (zgodność produktu z typem) określonym w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H;
- (ii) do łodzi o długości kadłuba od 12 m do 24 m: badanie typu WE (moduł B),

określone w załączniku VII oraz moduł C (zgodność z typem) określony w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H;

c) do kategorii D:

do łodzi o długości kadłuba od 2,5 do 24 m: kontrolę wewnętrzną produkcji (moduł A), określoną w załączniku V lub kontrolę wewnętrzną produkcji i badania (moduł Aa) określone w załączniku VI lub badanie typu WE (moduł B) określone w załączniku VII, uzupełnione modulem C (zgodność produktu z typem) określonym w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H;

d) do prywatnych jednostek pływających:

kontrolę wewnętrzną produkcji (moduł A), określoną w załączniku V lub kontrolę wewnętrzną produkcji i badania (moduł Aa) określone w załączniku VI lub badanie typu WE (moduł B) określone w załączniku VII, uzupełnione modulem C (zgodność produktu z typem) określonym w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H;

e) do części składowych określonych w załączniku II: jedną z kombinacji modułów: B+C lub B+D lub B+F lub G lub H.

3. W odniesieniu do emisji spalin:

do produktów określonych w art. 1 ust. 1 lit. b) producent silnika lub jego upoważniony przedstawiciel prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty stosuje badanie typu WE (moduł B) określone w załączniku VII, uzupełnione modulem C (zgodność produktu z typem) określonym w załączniku VIII lub jedną z kombinacji modułów: B+D lub B+E lub B+F lub G lub H.

4. W odniesieniu do emisji hałasu:

a) do produktów określonych w art. 1 ust. 1 lit. c) (i) i (ii), producent łodzi lub jego upoważniony przedstawiciel prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty stosuje:

(i) w przypadku, gdy badania są prowadzone z zastosowaniem normy zharmonizowanej* dotyczącej pomiaru hałasu: kontrolę wewnętrzną produkcji i badania (moduł Aa) określone w załączniku VI lub moduł G (weryfikacja jednostkowa) określony w załączniku XI lub moduł H (pełna gwarancja jakości) określony w załączniku XII;

(ii) w przypadku stosowania do oceny metody opartej na liczbie Froude'a i stosunku mocy do wyporności: kontrolę wewnętrzną produkcji (moduł A), określoną w załączniku V lub kontrolę wewnętrzną produkcji i badania (moduł Aa) określone w załączniku VI lub moduł G (weryfikacja jednostkowa) określony w załączniku XI lub moduł H (pełna gwarancja

jakości) określony w załączniku XII;

- (iii) w przypadku stosowania do oceny danych certyfikowanej łodzi odniesienia, ustanowionych zgodnie z (i): kontrolę wewnętrzną produkcji (moduł A), określoną w załączniku V lub kontrolę wewnętrzną produkcji i wymagania uzupełniające (moduł Aa) określone w załączniku VI lub moduł G (weryfikacja jednostkowa) określony w załączniku XI lub moduł H (pełna gwarancja jakości) określony w załączniku XII;
- b) do produktów określonych w art. 1 ust. 1 lit c) (iii) i (iv), producent prywatnej jednostki pływającej lub silnika lub jego upoważniony przedstawiciel prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty stosuje: kontrolę wewnętrzną produkcji i wymagania uzupełniające (moduł Aa) określone w załączniku VI lub moduł G lub H.;

* EN ISO 14509.”

7. w art. 10 ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Następujące produkty, w przypadku wprowadzenia ich do obrotu, powinny posiadać oznakowanie zgodności CE:

- a) łodzi rekreacyjne, prywatne jednostki pływające lub części składowe określone w załączniku II, które uważa się za spełniające odpowiednie wymogi zasadnicze określone w załączniku I;
- b) silniki przyczepne które uważa się za spełniające wymogi zasadnicze wymieniony w załączniku I.B i I.C.;
- c) silniki zaburtowe ze zintegrowanym układem wydechowym, które uważa się za spełniające wymogi zasadnicze wymieniony w załączniku I.B. i I.C.

2. Oznakowanie CE zgodności, określone w załączniku IV, musi być umieszczone na łodzi i prywatnej jednostce pływającej w widoczny, czytelny i nieusuwalny sposób określony w ppkt. 2.2 załącznika I.A, na częściach składowych w sposób określony w załączniku II oraz na ich opakowaniu zbiorczym i na silnikach przyczepnych i silnikach zaburtowych bez zintegrowanego układu wydechowego w sposób określony w ppkt. 1.1 załącznika I.B.

Oznakowaniu CE towarzyszy numer identyfikacyjny jednostki odpowiedzialnej za wykonanie procedur wymienionych w załącznikach IX, X, XI, XII i XVI.

3. Umieszczanie oznakowań lub napisów na produktach objętych niniejszą dyrektywą, które mogą wprowadzić w błąd osoby trzecie w odniesieniu do znaczenia lub formy oznakowania CE jest zakazane. Wszelkie inne oznakowania można umieszczać na produktach objętych niniejszą dyrektywą i na ich opakowaniu zbiorczym pod warunkiem, że oznakowanie CE nie jest przez to gorzej widoczne lub mniej czytelne.”;

8. w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1. Nagłówek otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI ZASADNICZE

UWAGI WSTĘPNE

Do celów niniejszego załącznika termin „łódź” obejmuje łodzie rekreacyjne i prywatne jednostki pływające.

- A. **Zasadnicze wymagania bezpieczeństwa dotyczące projektowania i konstrukcji łodzi.”;**

2. Tabela w „1. KATEGORIE KONSTRUKCYJNE ŁODZI” otrzymuje brzmienie:

„Kategoria konstrukcyjna	Siła wiatru (stopnie skali Beauforta)	Wysokość fali (H 1/3, metry)
A- „Oceaniczna”	przekraczająca 8	przekraczająca 4
B- „Morska „	włącznie do 8	włącznie do 4
C- „Przybrzeżna”	włącznie do 6	włącznie do 2
D- „Dla wód osłoniętych”	włącznie do 4	włącznie do 0,3”

3. Definicja kategorii konstrukcyjnej łodzi A otrzymuje brzmienie:

„A. Oceaniczna: zaprojektowana do dalekich podróży w warunkach, gdy siła wiatru może przekroczyć 8 stopni (w skali Beauforta) a wysokość fal może osiągać 4 m i więcej, ale z wyłączeniem warunków nienormalnych, w znacznym stopniu samowystarczalna.”;

4. Definicja kategorii konstrukcyjnej łodzi D otrzymuje brzmienie:

„D. Dla wód osłoniętych – zaprojektowana do podróży po osłoniętych wodach przybrzeżnych, małych zatokach, małych jeziorach, rzekach i kanałach w warunkach, gdy siła wiatru może osiągać do 4 stopni (w skali Beauforta) włącznie, a wysokość fal może dochodzić do 0,3 m, sporadycznie do maksymalnej wysokości 0,5 m, na przykład od przepływających statków.”;

5. w sekcji 1. „Kategorie konstrukcyjne łodzi” akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„Łodzie każdej z kategorii są zaprojektowane i skonstruowane tak, aby spełniały parametry odnoszące się do stabilności, wyporności oraz innych zasadniczych wymogów wymienionych w załączniku I i aby miały dobrą sterowność.”;

6. tekst pkt. 2. „Wymagania ogólne” otrzymuje brzmienie:

„Produkty objęte zakresem art. 1 ust. 1 lit. a) są zgodne z wymogami zasadniczymi o ile się one do nich stosują.”;

7. w ppkt. 2.1:
- tytuł otrzymuje brzmienie: „Identyfikacja łodzi”;
 - tekst wprowadzenia otrzymuje brzmienie:
„Każda łódź jest oznaczona numerem identyfikacyjnym zawierającym następujące informacje:”;
8. w ppkt. 2.2 „Tabliczka znamionowa” tiret czwarte otrzymuje brzmienie:
„- maksymalne obciążenie zalecane przez producenta zgodnie z ppkt. 3.6, wyłączając ciężar zawartości stałych zbiorników w stanie pełnym”;
9. w ppkt. 3.6 „Maksymalne obciążenie zalecane przez producenta” skreśla się następujące wyrazy:
„..., jakie widnieje na tabliczce znamionowej,...”;
10. w pkt. 5 „Wymogi instalacyjne” dodaje się ppkt. 5.1.5. w brzmieniu:
„5.1.5. Prywatne jednostki pływające poruszające się bez sternika.

Prywatne jednostki pływające są wyposażone w silnik wyłączający się automatycznie lub w urządzenie automatyczne, zapewniające zmniejszenie prędkości i poruszanie się jednostki w koło do przodu, w przypadku, gdy sternik świadomie opuści jednostkę lub wypadnie za burtę.”;
11. ppkt. 5.2.2. otrzymuje brzmienie:
5.5.2. Zbiorniki paliwa

Zbiorniki paliwa, przewody i węże są odpowiednio zabezpieczone i umieszczone z dala od źródeł ciepła.. Materiał i konstrukcja zbiorników odpowiadają ich pojemności i rodzajowi paliwa. Wszystkie pomieszczenia, w których znajdują się zbiorniki z paliwem, są wietrzone.

Benzyna jest magazynowana w zbiornikach niestanowiących części kadłuba oraz:
- odizolowanych od maszynowni i innych potencjalnych źródeł zapłonu;
 - oddzielonych od pomieszczeń mieszkalnych;
- Oleje napędowe do silników wysokoprężnych mogą być magazynowane w zbiornikach stanowiących integralną część kadłuba.”;

12. ppkt. 5.6.2 otrzymuje brzmienie:

5.6.2. Sprzęt pożarniczy

Łódź powinna być wyposażona w sprzęt pożarniczy, odpowiedni do zagrożenia pożarowego lub powinno być wskazane jego położenie i pojemność. Łódź nie może być użytkowana bez zainstalowanego właściwego sprzętu pożarniczego. Maszynownia jest chroniona przez system przeciwpożarowy pozwalający uniknąć potrzeby otwarcia przedziału maszynowego w przypadku pożaru. Znajdujące się w wyposażeniu przenośne gaśnice są umieszczone w miejscach łatwo dostępnych, a przynajmniej jedna z nich jest łatwo dostępna z głównego miejsca sterowania łodzią.”;

13. ppkt. 5.8 otrzymuje brzmienie:

„5.8. Zapobieganie zrzutom zanieczyszczeń i urządzenia ułatwiające usuwanie odpadów na lądzie

Łódź jest tak skonstruowana, aby wyeliminować przypadkowe skażenie środowiska takimi zanieczyszczeniami jak: olej, paliwo itd.

Łodzie wyposażone w toalety:

- a) posiadają zbiorniki zanieczyszczeń, lub
- b) są przystosowane do zainstalowania zbiorników zanieczyszczeń.

Łodzie z zainstalowanymi na stałe zbiornikami zanieczyszczeń są wyposażone w standardowe połączenie umożliwiające dołączenie rur urządzeń odbiorczych do rury odprowadzającej zanieczyszczenia z łodzi.

Ponadto, wszelkie rury do odchodów ludzkich przechodzące przez kadłub są wyposażone w zawory z zabezpieczeniem w pozycji zamkniętej.”;

14. dodaje się część B i C w brzmieniu:

„B. **Wymogi zasadnicze dotyczące emisji spalin z silników napędowych**

Silniki napędowe spełniają następujące wymogi zasadnicze w zakresie emisji spalin.

1. *Identyfikacja silnika*

- 1.1. Silnik posiada wyraźne oznaczenie zawierające następujące informacje:

- znak towarowy lub znak fabryczny producenta silnika,
- typ silnika, rodzina silnika, w stosownych przypadkach,
- niepowtarzalny numer identyfikacyjny silnika,
- oznakowanie CE, jeśli wymagane na mocy art. 10.

- 1.2. Oznaczenia te muszą być trwałe w normalnym okresie trwałości silnika, wyraźnie widoczne i nieusuwalne. Oznakowania lub tabliczki są umieszczone w taki sposób, że mają trwałe mocowanie w normalnym okresie trwałości silnika i w przypadku ich zużycia nie mogą być usunięte bez ich zniszczenia lub zamazania.
- 1.3. Oznaczenia te są zamocowane do części silnika niezbędnej do jego normalnego działania i normalnie niewymagającej wymiany w okresie trwałości silnika.
- 1.4. Oznaczenia te są tak umieszczone, aby były łatwo widoczne dla normalnej osoby, po złożeniu silnika ze wszystkich części koniecznych do jego działania.

2. Wymagania dotyczące emisji spalin

Silniki napędowe są zaprojektowane, skonstruowane i zmontowane w taki sposób, że po prawidłowym zainstalowaniu i przy normalnym użytkowaniu emisje nie przekraczają wartości dopuszczalnych zawartych w poniższej tabeli:

Tabela 1

								(g/kWh)
Typ	Tlenek węgla CO = A + B = P _N ⁿ			Węglowodory HC = A + B = P _N ⁿ			Tlenki azotu (NO _x)	Cząstki stałe PT
	A	B	n	A	B	n		
Silnik dwusuwowy z zapłonem iskrowym	150,0	600,0	10,0	30,0	600,0	0,75	10,0	Nie dotyczy
Silnik czterosuwowy z zapłonem iskrowym	150,0	600,0	15,0	0,0	50,0	0,75	15,0	Nie dotyczy
Silnik wysokoprężny	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

gdzie A, B i n są stałymi zgodnie z tabelą, P_N znamionową mocą silnika w kW oraz emisje spalin mierzy się zgodnie z normą zharmonizowaną*.

W przypadku silników o mocy powyżej 130 kW można stosować cykle pracy E3 (Międzynarodowa Organizacja Morska) lub E5 (flota

rekreacyjna).

Paliwa odniesienia stosowane do badania emisji silników zasilanych benzyną i olejem napędowym są określone w dyrektywie 98/69/WE (załącznik IX, tabele 1 i 2) a silników zasilanych gazem płynnym są określone w dyrektywie 98/77/WE.

3. *Trwałość*

Producent silnika dostarcza instrukcję instalacji i obsługi silnika, co oznacza, że przy normalnym użytkowaniu silnik będzie spełniał podane wyżej wartości dopuszczalne w okresie jego trwałości i w normalnych warunkach użytkowania.

Informację tę producent silnika uzyskuje na podstawie wcześniejszych badań opartych na normalnych cyklach pracy i obliczeń zmęczenia części składowych w taki sposób, aby mógł on przygotować niezbędne instrukcje obsługi i je wydać w momencie pierwszego wprowadzenia do obrotu nowych silników.

Za normalny okres trwałości silnika uważa się:

- a) silniki stacjonarne lub silniki zaburtowe z lub bez zintegrowanego układu wydechowego: 480 godzin lub 10 lat, zależnie od tego, który okres upłynie wcześniej;
- b) silniki prywatnych jednostek pływających: 350 godzin lub 5 lat, zależnie od tego, który okres upłynie wcześniej;
- c) silniki zewnętrzne: 350 godzin lub 10 lat, zależnie od tego, który okres upłynie wcześniej.

4. *Instrukcja użytkownika*

Każdy silnik jest dostarczany z instrukcją użytkownika w języku lub językach Wspólnoty ustalonych przez Państwo Członkowskie, w którym silnik jest wprowadzony do obrotu. Instrukcja ta:

- a) zawiera instrukcje instalacji i obsługi potrzebne do zapewnienia sprawnego funkcjonowania silnika celem spełnienia wymagań przewidzianych w ust. 3, (Trwałość);
- b) podaje moc silnika, mierzoną zgodnie z normą zharmonizowaną.

* EN ISO 8178-1: 1996.

C. **Wymogi zasadnicze dotyczące emisji hałasu**

Łodzie rekreacyjne z silnikiem stacjonarnym lub z silnikiem zaburtowym

bez zintegrowanego układu wydechowego, prywatne jednostki pływające oraz silniki przyczepne i silniki zaburtowe ze zintegrowanym układem wydechowym spełniają następujące wymagania zasadnicze dotyczące emisji hałasu.

1. Poziom emisji hałasu

- 1.1. Łodzie rekreacyjne z silnikiem stacjonarnym lub z silnikiem zaburtowym bez zintegrowanego układu wydechowego, prywatne jednostki pływające oraz silniki przyczepne i silniki zaburtowe ze zintegrowanym układem wydechowym są zaprojektowane, skonstruowane i zmontowane w taki sposób, że emisje hałasu mierzone zgodnie z badaniami określonymi w normie zharmonizowanej** nie przekraczają wartości dopuszczalnych zawartych w poniższej tabeli:

Tabela 2

Moc jednego silnika w kW	Maksymalny poziom ciśnienia akustycznego = LpASmax w dB
PN≤10	67
10 < PN ≤ 40	72
PN>40	75

gdzie PN = moc znamionowa silnika w kW przy prędkości znamionowej i LpASmax = maksymalny poziom ciśnienia akustycznego w dB.

W przypadku silnika bliźniaczego i zespołów wielu silników wszelkich typów można stosować wartości większe o 3 dB.

- 1.2. Alternatywnie do badań opartych na pomiarze ciśnienia akustycznego, łodzie rekreacyjne z silnikami stacjonarnymi lub silnikami zaburtowymi bez zintegrowanego układu wydechowego, uważa się za spełniające wymagania w zakresie hałasu, jeśli mają one liczbę Froude'a $\leq 1,1$ i stosunek mocy do wyporności ≤ 40 i silnik oraz układ wydechowy są zainstalowane zgodnie ze specyfikacjami producenta.
- 1.3. „Liczba Froude'a” oblicza się dzieląc maksymalną prędkość łodzi V (m/s) przez pierwiastek kwadratowy z długości linii pływania lwł (m) pomnożonej przez przyspieszenie ziemskie g ($g = 9,8 \text{ m/s}^2$)

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

„Stosunek mocy do wyporności” oblicza się dzieląc moc silnika przez

$$\text{wyporność łodzi } D(t) = \frac{P}{D}$$

- 1.4. Również alternatywnie do badań opartych na pomiarze ciśnienia akustycznego, łodzie rekreacyjne z silnikiem stacjonarnym lub z silnikiem zaburtowym bez zintegrowanego układu wydechowego, uważa się za spełniające wymagania w zakresie hałasu, jeśli ich główne parametry konstrukcyjne są takie same lub zgodne z parametrami certyfikowanej łodzi odniesienia w granicach tolerancji określonych w normie zharmonizowanej.
- 1.5. „Certyfikowana łódź odniesienia” jest to określona kombinacja składająca się z kadłuba i silnika stacjonarnego lub zaburtowego, która spełnia wymogi w zakresie emisji hałasu, mierzonej zgodnie z ppkt. 1.1 i której wszystkie odpowiednie główne parametry konstrukcyjne oraz wyniki pomiarów poziomu głośności dołączono do publikowanego wykazu certyfikowanych łodzi odniesienia.

2. *Instrukcja użytkownika*

Instrukcja użytkownika do łodzi rekreacyjnej z silnikiem stacjonarnym lub z silnikiem zaburtowym z lub bez zintegrowanego układu wydechowego i prywatnych jednostek pływających wymagana zgodnie z ppkt. 2,5 załącznika I.A, zawiera informacje konieczne do utrzymywania łodzi i układu wydechowego w stanie, który na ile to jest możliwe, zapewnia przy normalnym użytkowaniu, zgodność z określonymi wartościami dopuszczalnymi hałasu.

Instrukcja użytkownika do silników przyczepnych, wymagana zgodnie z załącznikiem I.B.4 zawiera instrukcje konieczne do utrzymywania silnika przyczepnego w stanie, który na ile to jest możliwe, zapewnia przy normalnym użytkowaniu, zgodność z określonymi wartościami dopuszczalnymi hałasu.”

9. pkt 4 załącznika II otrzymuje brzmienie:

„4. Zbiorniki paliwa przeznaczone do instalowania na stałe i węże paliwowe.”;

10. załącznik VI otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK VI

WEWNĘTRZNA KONTROLA PRODUKCJI ORAZ BADANIA (moduł Aa, wariant 1)

Moduł ten składa się z modułu A, określonego w załączniku V oraz z następujących wymagań uzupełniających:

A. Projekt i konstrukcja

Na jednej lub kilku łodziach reprezentatywnych dla wyrobów danego producenta, wykonuje on lub inna osoba działająca w jego imieniu jedno lub kilka następujących badań, równoważnych im obliczeń lub kontroli:

- a) badanie stabilności zgodnie z ppkt. 3.2 wymogów zasadniczych (załącznik IA);
- b) badanie wyporności zgodnie z ppkt. 3.3 wymogów zasadniczych (załącznik IA).

Przepisy wspólne dla obu wariantów

Wymienione badania, obliczenia lub kontrole są przeprowadzane na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej wybranej przez producenta.

B. Emisja hałasu

W przypadku łodzi rekreacyjnych wyposażonych w silnik stacjonarny lub silnik zaburtowy bez zintegrowanego układu wydechowego i prywatnych jednostek pływających:

Na jednej lub kilku łodziach reprezentatywnych dla wyrobów producenta łodzi, badania emisji hałasu określone w załączniku I.C wykonywane są przez producenta łodzi lub w jego imieniu, na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej wybranej przez producenta.

W przypadku silników zewnętrznych i silników zaburtowych ze zintegrowanym układem wydechowym:

Na jednym lub kilku silnikach z każdej rodziny silników reprezentatywnych dla wyrobów producenta silnika, badania emisji hałasu określone w załączniku I.C wykonywane są przez producenta silnika lub w jego imieniu, na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej wybranej przez producenta.

W przypadku, gdy bada się więcej niż jeden silnik z rodziny silników, celem zapewnienia zgodności próbki, stosuje się metodę statystyczną opisaną w załączniku XVII.”;

11. w załączniku VIII dodaje się punkt w brzmieniu:

- „4. W odniesieniu do oceny zgodności z wymaganiami w zakresie emisji spalin niniejszej dyrektywy i jeśli producent nie działa zgodnie z odpowiednim systemem jakości, określonym w załączniku XII, to jednostka notyfikowana wybrana przez producenta może wykonać lub zlecić wykonanie kontroli produktu w przypadkowych odstępach czasu. Jeśli poziom jakości okaże się niezadowalający lub jeśli wydaje się konieczne sprawdzenie ważności danych przedstawionych przez producenta, to stosuje się następującą procedurę:

Silnik bierze się z serii produkcyjnej i poddaje badaniu określonemu w załączniku I.B. Badane silniki są dotarte, częściowo lub całkowicie, zgodnie ze

specyfikacjami producenta. Jeśli emisje spalin silnika wziętego z serii produkcyjnej przekraczają wartości dopuszczalne zgodne z załącznikiem I.B, to producent może wystąpić o wykonanie pomiaru na próbce silników wziętych z serii produkcyjnej łącznie z silnikiem wziętym pierwotnie. W celu zapewnienia zgodności próbki silników określonych powyżej z wymaganiami dyrektywy stosuje się metodę statystyczną opisaną w załączniku XVII.”;

12. w ppkt. 5.3 załącznika X dodaje się akapit w brzmieniu:

„W celu oceny zgodności z wymaganiami w zakresie emisji spalin stosuje się procedurę określoną w załączniku XVII.”;

13. załącznik XIII otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK XIII

DOKUMENTACJA TECHNICZNA DOSTARCZANA PRZEZ PRODUCENTA

Dokumentacja techniczna określona w załącznikach V, VII, VIII, IX i XI zawiera wszystkie stosowne dane i środki użyte przez producenta celem zapewnienia zgodności łodzi lub jej części składowych z wymogami zasadniczymi, które mają do nich zastosowanie.

Dokumentacja techniczna umożliwia zrozumienie projektu, produkcji i działania produktu oraz ocenę zgodności produktu z wymaganiami niniejszej dyrektywy.

Dokumentacja zawiera w stopniu wymaganym dla oceny:

- a) opis ogólny typu,
- b) schematy ideowe oraz rysunki wykonawcze i schematy części składowych, podzespołów, obwodów, itd.,
- c) opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia powyższych schematów i rysunków oraz działania produktu,
- d) wykaz norm określonych w art. 5, stosowanych w całości lub częściowo, oraz opisy rozwiązań zastosowanych w celu spełnienia wymogów zasadniczych w przypadkach, gdy nie zastosowano norm określonych w art. 5,
- e) wyniki dokonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań itp.,
- f) sprawozdania z badań, mianowicie z badań stabilności zgodnie z ppkt. 3.2 i wyporności zgodnie z ppkt. 3.3 wymogów zasadniczych (załącznik I.A),
- g) sprawozdania z badań emisji spalin świadczące o zgodności z pkt. 2 wymogów zasadniczych (załącznik I.B),
- h) sprawozdania z badań emisji hałasu lub dane łodzi odniesienia świadczące o zgodności z sekcją 1 wymogów zasadniczych (załącznik I.C).”;

14. pkt 1 załącznika XIV otrzymuje brzmienie:

- „1. Jednostka, jej dyrektor i pracownicy odpowiedzialni za przeprowadzanie badań weryfikacyjnych nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami lub monterami produktów określonych w art. 1, które sami kontrolują, ani nie mogą być upoważnionymi przedstawicielami żadnej z tych stron. Nie mogą być zaangażowani bezpośrednio ani jako upoważnieni przedstawiciele w projektowanie, produkcję, sprzedaż ani w konserwację tych produktów. Ograniczenia te nie wykluczają możliwości wymiany informacji technicznych między producentem a jednostką.
- 1a. Jednostka notyfikowana jest niezależna i nie może podlegać producentom lub dostawcom lub być przez nich kontrolowana.”;

15. załącznik XV otrzymuje brzmienie:

ZAŁĄCZNIK XV

PISEMNA DEKLARACJA ZGODNOŚCI

1. Pismna deklaracja zgodności z przepisami dyrektywy musi zawsze towarzyszyć:
- a) łodzi rekreacyjnej i prywatnej jednostce pływającej i jest dołączona do instrukcji użytkownika (załącznik I.A ppkt 2.5),
 - b) częściom składowym, określonym w załączniku II,
 - c) silnikom napędowym i jest dołączona do instrukcji użytkownika (załącznik I.B.4).
2. Pismna deklaracja zgodności zawiera *,
- a) nazwę i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela posiadającego siedzibę we Wspólnocie **,
 - b) opis produktu określonego w pkt. 1 ***,
 - c) odniesienia do zastosowanych właściwych norm zharmonizowanych lub odniesienia do specyfikacji, z którymi zadeklarowana jest zgodność,
 - d) gdzie sytuacja tego wymaga, odniesienia do innych stosowanych dyrektyw wspólnotowych,
 - e) w razie konieczności, odniesienia do świadectwa badania typu WE wydanego przez jednostkę notyfikowaną,
 - f) w razie konieczności, nazwę i adres jednostki notyfikowanej,
 - g) wskazanie osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu producenta

lub jego upoważnionego przedstawiciela prowadzącego działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty.

3. W odniesieniu do:

- silników stacjonarnych i silników zaburtowych bez zintegrowanego układu wydechowego,
- silników homologowanych zgodnie z dyrektywą 97/68/WE, które są zgodne z etapem II przewidzianym w ppkt. 4.2.3 załącznika I dyrektywy 97/68/WE,
- silników homologowanych zgodnie z dyrektywą 88/77/EWG,

deklaracja zgodności zawiera oprócz informacji przewidzianej w pkt. 2, deklarację producenta stwierdzającą, że silnik, jeśli jest zainstalowany na łodzi rekreacyjnej zgodnie instrukcjami dostarczonymi przez producenta, to spełnia wymagania niniejszej dyrektywy dotyczące emisji spalin oraz, że silnik ten nie może być wprowadzony do użytku dopóki łódź rekreacyjna, na której ma on być zainstalowany, nie zostanie uznana, jeśli jest to wymagane, za spełniającą odpowiedni przepis dyrektywy;

* Jest sporządzona w języku (językach) przewidzianych w ppkt. 2.5 załącznika I.A.

** Nazwa handlowa i pełny adres; upoważniony przedstawiciel podaje nazwę handlową i adres producenta.

*** Opis marki produktu, w stosownym przypadku, typ, numer seryjny.”

16. dodaje się załączniki w brzmieniu:

ZAŁĄCZNIK XVI

„ZAPEWNIANIE JAKOŚCI PRODUKTU (MODUŁ E)

1. Moduł ten opisuje procedurę, zgodnie z którą producent spełniający zobowiązania przewidziane w pkt. 2 zapewnia i deklaruje, że odnośne wyroby są zgodne z typem opisanym w świadectwie badania typu CE i spełniają wymogi dotyczącej ich dyrektywy. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie umieszcza na każdym produkcie oznakowanie CE oraz sporządza pisemną deklarację zgodności. Oznakowaniu CE towarzyszy numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za nadzór zgodnie z pkt. 4.
2. Producent musi posiadać zatwierdzony system jakości do kontroli i badania produktu końcowego jak określono w pkt. 3 i podlega nadzorowi w trybie określonym w pkt. 4.
3. System jakości
 - 3.1. Producent składa do jednostki notyfikowanej według swojego wyboru wniosek o dokonanie oceny jego systemu jakości odnośnych produktów.

Wniosek zawiera:

- wszelkie potrzebne dane odnośnie do przewidywanej kategorii produktów,
- dokumentację systemu jakości,
- w stosownych przypadkach, dokumentację techniczną odnoszącą się do homologowanego typu oraz kopię świadectwa badania typu WE.

3.2. W ramach systemu jakości, każdy egzemplarz urządzenia jest badany i poddany odpowiednim testom, określonym we właściwej normie lub normach, określonych w art. 5 lub badaniom równoważnym, w celu sprawdzenia zgodności z odpowiednimi wymogami dyrektywy. Wszystkie wymagania, ustalenia oraz takie rozwiązania, które zostały przyjęte przez producenta muszą być udokumentowane w sposób systematyczny i uporządkowany, w postaci spisanych zasad postępowania, procedur i instrukcji. Ta dokumentacja systemu jakości zapewnia prawidłowe zrozumienie programów jakości, planów, podręczników i zapisów.

W szczególności, musi on zawierać następujące odpowiednie opisy:

- celów jakości i struktury organizacyjnej, obowiązków i uprawnień kierownictwa w odniesieniu do jakości wyrobu;
- badań i testów przeprowadzonych po zakończeniu procesu produkcji;
- środków nadzorowania skuteczności działania systemu jakości;
- zapisów dotyczących jakości, takich jak sprawozdania z kontroli, dane uzyskane podczas badań, dane dotyczące kalibracji urządzeń, dane dotyczące kwalifikacji odnośnych pracowników itd.

3.3. Jednostka notyfikowana ocenia, czy system jakości spełnia wymagania określone w pkt. 3.2.

Uznaje ona zgodność z tymi wymaganiami w odniesieniu do systemów jakości, które wdrażają stosowną normę zharmonizowaną.

W zespole przeprowadzającym kontrolę powinna być przynajmniej jedna osoba, która ma doświadczenie w ocenie technologii produkcji urządzeń danego typu. Procedura dokonywania oceny obejmuje także wizytę w zakładzie produkcyjnym.

O decyzji powiadamia się producenta. Zawiadomienie powinno zawierać wnioski z badania oraz umotywowaną decyzję dotyczącą oceny.

3.4. Producent podejmuje się wypełnienia zobowiązań, wynikających z zatwierdzonego systemu jakości oraz utrzymywania go we właściwy i skuteczny sposób.

Producent lub jego upoważniony przedstawiciel informują jednostkę notyfikowaną, która zatwierdziła system jakości o wszelkich proponowanych zmianach, które mają być w tym systemie wprowadzone.

Jednostka notyfikowana ocenia proponowane zmiany i decyduje, czy zmieniony system jakości wciąż spełnia wymagania określone w ppkt. 3.2 oraz czy wymagana jest ponowna ocena.

Jednostka notyfikowana przekazuje swoją decyzję producentowi. Zawiadomienie powinno zawierać wnioski z badania oraz umotywowaną decyzję dotyczącą oceny.

4. Nadzór w ramach odpowiedzialności wyznaczonego organu
 - 4.1. Celem nadzoru jest zapewnienie kontroli nad właściwym wypełnianiem przez producenta zobowiązań wynikających z zastosowanego systemu jakości.
 - 4.2. Producent zapewnia jednostce notyfikowanej w celach kontroli dostęp do urządzeń kontrolnych, badawczych i magazynowych oraz przekazuje jej do dyspozycji wszelkie niezbędne dokumenty, w szczególności:
 - dokumentację systemu jakości,
 - dokumentację techniczną,
 - zapisy dotyczące jakości, takie jak sprawozdania z kontroli, dane uzyskane podczas badań, dane dotyczące kalibracji urządzeń, dane dotyczące kwalifikacji odnośnych pracowników itd.
 - 4.3. Notyfikowana jednostka przeprowadza kontrole okresowe w celu upewnienia się, że producent utrzymuje i stosuje system jakości oraz przekazuje producentowi sprawozdanie z kontroli.
 - 4.4. Ponadto, jednostka notyfikowana może przeprowadzić nieplanowane kontrole w siedzibie producenta. W czasie takich kontroli, jednostka notyfikowana może przeprowadzać badania lub nakazać ich przeprowadzenia w celu sprawdzenia, czy system jakości funkcjonuje prawidłowo; jednostka notyfikowana przekazuje producentowi sprawozdanie z takiej kontroli i, jeżeli były przeprowadzane badania, raport z badań.
5. Producent przez okres co najmniej 10 lat po wyprodukowaniu ostatniego produktu, przechowuje następujące dokumenty, które muszą być udostępniane władzom krajowym:
 - dokumentację określoną w ppkt. 3.1 akapit drugi tiret trzecie,
 - aktualizacje, określone w ppkt. 3.4 akapit drugi
 - decyzje i sprawozdania od jednostki notyfikowanej, określone w ppkt. 3.4 akapit ostatni, ppkt. 4.3 i 4.4.
6. Każda jednostka notyfikowana przekazuje pozostałym jednostkom notyfikowanym odpowiednie informacje dotyczące wydanych i cofniętych zatwierdzeń systemów zapewniania jakości.

ZAŁĄCZNIK XVII

OCENA ZGODNOŚĆ PRODUKCJI W ZAKRESIE EMISJI SPALIN I HAŁASU

1. W celu sprawdzenie zgodności rodziny silników, z serii produkcyjnej pobiera się próbkę silników. Producent w porozumieniu z jednostką notyfikowaną decyduje o wielkości (n) próbki.
2. Dla każdego regulowanego składnika emisji spalin i hałasu oblicza się średnią arytmetyczną \bar{X} z wyników otrzymanych dla próbki. Serię produkcyjną uważa się za zgodną z wymaganiami (decyzja „pass”) jeśli spełniony jest następujący warunek:

$$\bar{X} + K \cdot S \leq L$$

S jest odchyleniem standardowym, gdzie:

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

\bar{X} = średnia arytmetyczna z otrzymanych wyników

x = pojedynczy wynik dla próbki

L = właściwa wartość dopuszczalna

N = ilość silników w próbce

K = współczynnik statystyczny zależny od n (patrz tabela)

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,2	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,2	0,233	0,224	0,216	0,20	0,203	0,198

Jeśli $n \geq 20$ to $k = 0,860/\sqrt{n}$. $k=0,860/\sqrt{n}$.

Artykuł 2

Do dnia 31 grudnia 2006 r. Komisja przedłoży sprawozdanie w sprawie możliwości dalszej poprawy właściwości silników dotyczących środowiska naturalnego i między innymi rozważy potrzebę rewizji kategorii konstrukcyjnych łodzi. Jeśli w świetle tego sprawozdania zostanie uznane to za właściwe, to Komisja do dnia 31 grudnia 2007 r. przedłoży odpowiednie wnioski Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W świetle zdobytego doświadczenia Komisja weźmie pod uwagę:

- a) potrzebę dalszego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza emisji hałasu w celu spełnienia wymagań w zakresie ochrony środowiska naturalnego;

- b) możliwe korzyści systemu „zgodności praktycznej”;
- c) dostępność opłacalnych technik kontroli emisji;
- d) potrzebę zmniejszenia parowania i rozlewania paliwa;
- e) możliwość uzgodnienia norm międzynarodowych w zakresie emisji spalin i hałasu;
- f) możliwe uproszczenia systemu procedur oceny zgodności.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do spełnienia wymagań niniejszej dyrektywy do dnia 30 czerwca 2004 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Państwa Członkowskie zastosują tego rodzaju środki od dnia 1 stycznia 2005 r.

2. Państwa Członkowskie zezwolą na wprowadzanie do obrotu i do użytku produktów zgodnych z przepisami obowiązującymi na ich terytorium w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy, jak następuje:

- a) do dnia 31 grudnia 2005 r. produktów objętych art. 1 ust. 1 lit. a);
- b) do dnia 31 grudnia 2005 r. silników z zapłonem samoczynnym i silników czterosurowych z zapłonem iskrowym,
- c) do dnia 31 grudnia 2006 r. silników dwusuwowych z zapłonem iskrowym.

3. Gdy Państwa Członkowskie przyjmą ustalenia określone w ust. 1, włączą do nich odniesienie do niniejszej dyrektywy lub też odniesienie takie towarzyszyć będzie ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

4. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Państwa Członkowskie ustalają kary, które stosuje się w przypadku naruszenia krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą. Kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 16 czerwca 2003 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. PAPANDREU

Przewodniczący