COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 21.1.2022
COM(2022) 21 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

1. Introducción

El 20 de noviembre de 2013 se adoptó la Directiva 2013/53/UE relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas[1] (en lo sucesivo, «la Directiva de embarcaciones de recreo» o «la Directiva»). Su objetivo es garantizar un alto nivel de protección de la salud y la seguridad humanas y del medio ambiente, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento del mercado único mediante el establecimiento de requisitos armonizados para las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas («embarcaciones») y requisitos mínimos para la vigilancia del mercado.

Los Estados miembros de la Unión Europea (UE) y del Espacio Económico Europeo (EEE) (en lo sucesivo, «Estados miembros») tenían que transponer la Directiva al Derecho nacional a más tardar el 18 de enero de 2016, pasando a ser aplicable en todos estos países a partir de esa fecha.

El artículo 51, párrafo segundo, de la Directiva de embarcaciones de recreo exige a la Comisión presentar al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 18 de enero de 2022 y posteriormente cada cinco años, un informe sobre la aplicación de la Directiva. Dicho informe debe remitir a las respuestas de los Estados miembros al cuestionario enviado por la Comisión. Los Estados miembros presentaron sus respuestas y se les pedirá que respondan a dicha encuesta cada cinco años.

La Comisión ha estado evaluando la Directiva desde su entrada en vigor.

Para apoyar este informe, la Comisión evaluó las respuestas de los Estados miembros al cuestionario enviado el 22 de marzo de 2020, en el que preguntó a los encuestados sobre diversos aspectos relacionados con la aplicación y ejecución de la Directiva de embarcaciones de recreo.

2. Objeto y disposiciones principales de la Directiva

La Directiva de embarcaciones de recreo derogó la Directiva 94/25/CE[2], modificada por la Directiva 2003/44/CE[3], para tener en cuenta la evolución tecnológica y los requisitos

[1] Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (DO L 354 de 28.12.2013, p. 90), Corrección de errores de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (DO L 354 de 28.12.2013).

[2] Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (DO L 164 de 30.6.1994, p. 15).

[3] Directiva 2003/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 2003, por la que se modifica la Directiva 94/25/CE relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (DO L 214 de 26.8.2003, p. 18).

medioambientales del mercado y ofrecer claridad sobre el marco en el que pueden comercializarse los productos cubiertos por dicha Directiva.

La Directiva de embarcaciones de recreo estableció el marco jurídico para armonizar las normas y procedimientos relacionados con el diseño y la fabricación de embarcaciones comercializadas en la UE. Refleja los cambios introducidos por el nuevo marco legislativo[4], incluidas disposiciones horizontales en materia de:

- organismos de evaluación de acreditación de la conformidad;
- marcado CE;
- marco de vigilancia del mercado de la Unión;
- obligaciones generales de los agentes económicos;
- presunción de conformidad.

También refleja las disposiciones sobre los procedimientos relativos a los productos que plantean un riesgo, que son aplicables a los productos contemplados en la Directiva.

La Directiva de embarcaciones de recreo contiene requisitos tanto para la administración como para la protección de las embarcaciones. Los requisitos administrativos incluyen la colocación del marcado CE y una placa del fabricante, así como adjuntar la documentación técnica, el manual de instrucciones y la declaración CE de conformidad. La Directiva también establece requisitos para los ensayos de tipo y los procedimientos de control de calidad.

Asimismo, regula las características medioambientales y de seguridad de las embarcaciones cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 m y 24 m y estén destinadas al deporte o al ocio, estableciendo los requisitos de diseño, construcción y emisión. También se incluyen algunos equipos particulares como, por ejemplo, protección contra el fuego en motores instalados a bordo y motores mixtos.

La Directiva incluye requisitos de seguridad importantes para la estructura, estabilidad y flotabilidad de las embarcaciones. También regula la prevención de entrada masiva de agua y de vertidos, el sistema de gobierno, la visibilidad, el manejo y el fondeo, así como los requisitos de instalación de los sistemas de motor, gas, eléctricos y de combustible.

El artículo 5 de la Directiva de embarcaciones de recreo permite a los Estados miembros establecer los requisitos que consideren necesarios en relación con:

- la navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente de, por ejemplo, la contaminación acústica;
- la estructura de las vías navegables;
- la seguridad de las vías navegables.

[4] Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30) y Decisión 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

Esto está permitido siempre que estas disposiciones no requieran un cambio en las embarcaciones que ya cumplan con la presente Directiva y siempre que estén justificadas y sean proporcionadas a los objetivos perseguidos.

En comparación con el anterior marco jurídico de la Directiva 94/25/CE, modificada por la Directiva 2003/44/CE, las nuevas disposiciones de la Directiva de embarcaciones de recreo introdujeron, en concreto, los siguientes cambios:

- aclaración del ámbito de aplicación de la Directiva (excluyendo los vehículos anfibios, especificando qué tipos de canoas y kayaks quedan excluidos e incluyendo las tablas de surf motorizadas);
- introducción de definiciones específicas del sector para «embarcaciones construidas para uso personal» e «importador privado», y ampliación de la definición anterior de «motor de propulsión» para incluir también soluciones innovadoras de propulsión;
- límites más estrictos de emisiones de escape;
- refuerzo de los requisitos de seguridad, como la prevención contra caídas por la borda, la mejora de la visibilidad desde el puesto principal de gobierno, la prevención de vertidos, la mejora de la flotabilidad y de los medios de evacuación de los barcos de casco múltiple;
- disposiciones adicionales sobre la instalación y protección de los sistemas eléctricos (para reflejar el uso cada vez mayor de sistemas híbridos); así como
- basar los títulos de las categorías de diseño de las embarcaciones únicamente en las condiciones medioambientales esenciales para la navegación, esto es, rangos específicos de fuerza del viento y la altura significativa de ola.

3. Transposición y aplicación

Para que la Directiva pueda alcanzar sus objetivos, se armonizaron determinados aspectos de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a los productos incluidos en su ámbito de aplicación.

El artículo 54, apartado 1, exigía a los Estados miembros que adoptaran y publicaran las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva a más tardar el 18 de enero de 2016, de modo que las medidas pudieran aplicarse a partir de esa fecha.

La Comisión llevó a cabo controles exhaustivos sobre la forma en que los Estados miembros transpusieron la Directiva. Los Estados miembros escogieron diferentes técnicas de transposición: algunos transpusieron la Directiva mediante su incorporación a la legislación vigente (por ejemplo, sus códigos civiles), otros adoptaron un nuevo acto legislativo que transponía la Directiva casi literalmente, mientras que otros eligieron una combinación de ambos métodos.

Estos controles han puesto de manifiesto que los Estados miembros han transpuesto y aplicado la Directiva de forma íntegra y coherente. No se han detectado problemas significativos en la transposición de las disposiciones legales de la Directiva a la legislación nacional. En concreto, este es el caso en relación con las disposiciones sobre la

comercialización de productos y las obligaciones vinculadas para i) los fabricantes y representantes autorizados; ii) los Estados miembros en lo que respecta a su función y responsabilidades; iii) los procedimientos de evaluación de la conformidad; y iv) los organismos notificados.

Por el contrario, se han observado algunas diferencias con respecto a la vigilancia del mercado, en concreto la medida en que los Estados miembros controlan las actividades. Esta situación depende fundamentalmente de que se asignen suficientes recursos a este ámbito específico en comparación con otras áreas reguladas por la legislación de la UE en materia de armonización en el mercado interior.

Hasta la fecha, no se ha abierto ningún procedimiento de infracción contra los Estados miembros por incumplimiento o transposición o aplicación incorrectas de la Directiva de embarcaciones de recreo sobre la base de un control *ex officio* de las transposiciones o de denuncias recibidas por la Comisión en relación con la aplicación de la Directiva.

El artículo 49, apartado 1, de la Directiva prevé que la Comisión adopte actos de ejecución específicos para tener en cuenta los progresos realizados en el aumento de los conocimientos técnicos y garantizar la aplicación uniforme de la Directiva.

En enero de 2017, la Comisión, sobre la base del artículo 49, apartado 1, letra c), de la Directiva, adoptó el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1[5]. En él se establecen los procedimientos detallados para identificar las embarcaciones que figuran en el anexo I, parte A, punto 2.1, de la Directiva de embarcaciones de recreo, incluida la aclaración de la terminología (a saber, el código de país y el código único de fabricante), y se establecen los procedimientos para asignar y administrar los códigos de fabricante concedidos a fabricantes establecidos fuera de la UE. También especifica que otras características del número de identificación de la embarcación (como su composición y colocación) están reguladas por las normas armonizadas pertinentes.

El artículo 47 de la Directiva confiere a la Comisión la facultad de adoptar actos delegados para modificar disposiciones específicas de la Directiva. Hasta la fecha, la Comisión no ha adoptado ningún acto delegado. En abril de 2018, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el ejercicio de los poderes para adoptar actos delegados[6], de conformidad con el artículo 48, apartado 2, de la Directiva. De conformidad con el artículo 48, apartado 2 de la Directiva, la delegación de poderes se prorrogó tácitamente hasta el 17 de enero de 2024.

En junio de 2018, la Comisión publicó un documento de orientación sobre la Directiva de embarcaciones de recreo[7] (en lo sucesivo, «orientaciones de la Directiva relativa a las

[5] Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1 de la Comisión, de 3 de enero de 2017, sobre los procedimientos de identificación de embarcaciones con arreglo a la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, C/2016/8611 (DO L 1 de 4.1.2017, p. 1).

[6] Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el ejercicio de los poderes para adoptar actos delegados que otorga a la Comisión con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE [COM(2018) 182 final], https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0182&from=es.

[7] DocsRoom - Comisión Europea (europa.eu) (en inglés).

embarcaciones de recreo») tras consultar con las autoridades de los Estados miembros encargadas de la transposición y el cumplimiento de la Directiva, así como con las partes interesadas de la industria y los consumidores. Las orientaciones de la Directiva de embarcaciones de recreo tienen por objeto ayudar a las autoridades y tribunales nacionales a aplicar la Directiva de manera uniforme y coherente, proporcionando orientaciones prácticas sobre los conceptos y disposiciones clave de esta. Las orientaciones de la Directiva de embarcaciones de recreo son el instrumento que los Estados miembros consideran más útil para promover el cumplimiento de la Directiva.

La aplicación y administración de la Directiva cuenta con el apoyo de grupos de trabajo sectoriales consolidados en los que participan representantes de todos los actores pertinentes a escala de la UE: Estados miembros, organismos notificados, responsables de normalización y partes interesadas de la industria, organizaciones de consumidores y asociaciones medioambientales. Los grupos de trabajo son:

- el Comité de armonización de las legislaciones nacionales relativas a las embarcaciones de recreo, creado sobre la base del artículo 50, apartado 1, de la Directiva (en lo sucesivo, «Comité de la Directiva de embarcaciones de recreo»);
- el Grupo de Expertos de la Comisión sobre embarcaciones de recreo y motos acuáticas (en lo sucesivo, «Grupo de Expertos de la Directiva de embarcaciones de recreo»), que anteriormente funcionaba como grupo de trabajo sobre la Directiva;
- el Grupo de Cooperación Administrativa de las autoridades de vigilancia del mercado en el ámbito de la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo (en lo sucesivo, «el Grupo de Cooperación Administrativa de la Directiva de embarcaciones de recreo»);
- el Grupo Sectorial de Embarcaciones de Recreo: grupo de coordinación de organismos notificados en el ámbito de la Directiva de embarcaciones de recreo.

4. Información comunicada por los Estados miembros en el cuestionario de la Comisión de 22 de marzo de 2020, enviado sobre la base del artículo 51, párrafo primero, de la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo

Como exige la Directiva de embarcaciones de recreo, en virtud del artículo 51, párrafo primero, la Comisión envió el 22 de marzo de 2020 a los Estados miembros de la UE y del EEE un cuestionario sobre la aplicación de la Directiva. El plazo de presentación de las respuestas finalizó el 18 de enero de 2021. El 2 de enero de 2021 se envió un recordatorio, en el que se ampliaba el plazo de presentación hasta el 1 de marzo de 2021. Durante la reunión del Grupo de Expertos de la Directiva de embarcaciones de recreo celebrada el 1 de marzo de 2021, se instó a los demás Estados miembros a que presentaran las respuestas al cuestionario sin más demora.

Hasta la fecha, seis Estados miembros (a saber, Chequia, Grecia, Croacia, Lituania, Hungría y Polonia) aún no han enviado sus respuestas al cuestionario.

El cuestionario constaba de treinta y cinco preguntas relacionadas con diferentes aspectos de la aplicación y el cumplimiento de la Directiva, agrupadas en tres partes. La primera parte

estaba centrada en cuestiones generales sobre la ejecución y la garantía de cumplimiento de la Directiva en los ordenamientos jurídicos nacionales. La segunda parte hacía referencia a determinadas disposiciones específicas de la Directiva, que la Comisión consideraba especialmente complejas y sobre las que recibía con frecuencia preguntas acerca de su interpretación. En la tercera parte, la Comisión invitaba a los Estados miembros a plantear cualquier otra cuestión pertinente en relación con la aplicación de la Directiva y preguntaba por la posible armonización de la matriculación de embarcaciones en la UE y el EEE.

Por lo que respecta a la transposición y aplicación de la Directiva en los ordenamientos jurídicos nacionales, ninguno de los encuestados detectó fisuras o deficiencias importantes en el contenido de la Directiva que pudieran impedir su aplicación efectiva.

Todos los Estados miembros, haciendo uso de la posibilidad prevista en el artículo 5 de la Directiva de establecer normas nacionales sobre i) navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente, ii) estructura de las vías navegables, y iii) garantizar la seguridad de las vías navegables, confirmaron que tales disposiciones nacionales no exigían la modificación de las embarcaciones que ya se ajustaban a la Directiva. En este contexto, los Estados miembros confirmaron que las normas nacionales relativas a la navegación se comprenden en general y se hacen cumplir de manera efectiva.

Todos los Estados miembros que respondieron al cuestionario consideran que las medidas para garantizar el cumplimiento en sus países son, en general, eficaces. Consideran que sus autoridades disponen de sanciones y recursos adecuados, y que el cumplimiento es elevado. Sin embargo, cinco Estados miembros[8] subrayaron la escasez de recursos para la vigilancia del mercado en este sector, lo que impedía la plena ejecución de la Directiva. Además, dos Estados miembros (Irlanda e Italia) señalaron que las características específicas del sector (por ejemplo, los pequeños negocios familiares o las embarcaciones construidas como productos únicos) constituyen un obstáculo al enfoque unificado de garantía de cumplimiento y suponen un reto para garantizar la plena comprensión y ejecución de la Directiva. Otros tres Estados miembros (Bélgica, España e Italia) indicaron que el instrumento de ejecución más eficaz es el enfoque estricto de la matriculación de embarcaciones.

También se preguntó a los Estados miembros si la posible armonización de las normas para la matriculación de embarcaciones en toda la UE/EEE ayudaría a alcanzar los objetivos de la Directiva. Hubo diferentes opiniones al respecto. En general, la mayoría de los Estados miembros (incluidos Islandia y Noruega) se mostraron de acuerdo con la idea. No obstante, indicaron que habría que adoptar una posición definitiva sobre la base de una propuesta concreta de la Comisión tras un debate exhaustivo con los demás Estados miembros. Cinco Estados miembros (Bélgica, Alemania, Chipre, Malta y Austria) concluyeron que la armonización no es necesaria y que no ayudaría a alcanzar los objetivos de la Directiva. Estos encuestados señalaron que la armonización de las normas sobre matriculación de embarcaciones afectaría a algunos aspectos del Derecho fiscal y de la propiedad que no están contemplados en la Directiva, porque no están relacionados con la seguridad de los productos.

[8] Bulgaria, Italia, Países Bajos, Finlandia y Suecia.

La mayoría de los países no señalaron ninguna dificultad en relación con la claridad y la aplicación del artículo 2, apartados 1 y 2, que define el ámbito de aplicación y las exclusiones. Varios de los encuestados[9] reconocieron que la mayor parte de las preguntas sobre la interpretación de la Directiva se abordan en las orientaciones de la Directiva de embarcaciones de recreo o ya se respondieron durante las reuniones del Grupo de Cooperación Administrativa de la Directiva de embarcaciones de recreo y el Grupo Sectorial de Embarcaciones de Recreo.

Sin embargo, siete Estados miembros[10] señalaron algunas dificultades para determinar si las nuevas embarcaciones que aparecen en el mercado entran en el ámbito de aplicación de la Directiva. Por consiguiente, parece conveniente que el ámbito de aplicación refleje mejor la aparición de nuevos productos tecnológicos[11]. Cinco Estados miembros[12] informaron de cierta incertidumbre sobre la aplicación práctica de dos definiciones: «modificación importante del motor» y «conversión importante de la embarcación». Otros cuatro Estados miembros informaron de cierta incertidumbre en cuanto a la aplicación práctica de la exclusión de los hidroplaneadores a la que se hace referencia en el artículo 2, apartado 2, , que requeriría más orientaciones o la inclusión de los hidroplaneadores en el ámbito de aplicación de la Directiva[13].

Por lo que respecta a la definición de las embarcaciones semiacabadas a que se refieren el artículo 6, apartado 2, y el artículo 15, apartado 5, de la Directiva en relación con el anexo III (en lo que respecta al contenido de una declaración de embarcaciones semiacabadas), la mayoría de los Estados miembros no comunicaron dificultades importantes. Los comentarios de los encuestados indican que esta cuestión se ha abordado suficientemente en las orientaciones de la Directiva de embarcaciones de recreo.

Sin embargo, tres Estados miembros (Francia, Italia y Letonia) declararon que, en la práctica, la declaración a que se refiere el anexo III rara vez acompaña a las embarcaciones semiacabadas porque sus constructores no tienen suficiente conocimiento de este requisito. Estos constructores suelen realizar trabajos específicos en nombre del fabricante final y se basan en la declaración CE de conformidad emitida por el fabricante para el producto final comercializado. Un Estado miembro (Suecia), y también Noruega, propusieron normas más estrictas para los constructores de embarcaciones semiacabadas, según las cuales la Directiva de embarcaciones de recreo debería definir con mayor claridad qué son embarcaciones semiacabadas, y la documentación técnica completa en la fase de construcción debería acompañar a la declaración a que se refiere el anexo III.

[9] Bulgaria, Eslovaquia, Irlanda, Islandia, Países Bajos, Portugal y Suecia.
[10] Bélgica, Bulgaria, Irlanda, Italia, Países Bajos, Austria y Portugal.
[11] En concreto, se informó de las siguientes embarcaciones nuevas: tablas de surf de propulsión eléctrica (Bélgica), embarcaciones empujadas por motos acuáticas (Irlanda), unidades flotantes utilizadas como barcos vivienda (Francia e Italia), unidades de diferentes tipos equipadas con planeadores, unidades semisumergibles, tablas de surf motorizadas y motos acuáticas equipadas con motores fueraborda de menos de 2,5 m de longitud, e inclusión de propulsión únicamente eléctrica o híbrida (Francia y Suecia). Austria propuso que las exclusiones previstas en el artículo 2, apartado 2, de la Directiva no adoptaran la forma de una lista exhaustiva, sino de un conjunto de rasgos comunes de productos excluidos, como la flotabilidad y la estabilidad.
[12] Bulgaria, Chipre, España, Italia y Noruega.
[13] Francia, Italia, Noruega y Suecia.

Por lo que respecta a las disposiciones relativas a los motores adaptados para su instalación en una embarcación (artículo 6, apartado 4, párrafo segundo, de la Directiva), la mayoría de los Estados miembros con experiencia en este ámbito no señalan problemas para la interpretación y el cumplimiento de las disposiciones legales. Varios Estados miembros[14] explicaron que sus autoridades de vigilancia del mercado no pueden verificar si los motores instalados o adaptados cumplen los límites de emisiones de gases de escape. Carecen de recursos y de instrumentos portátiles adecuados para realizar dichos controles. En su lugar, se basan en los controles documentales y evaluaciones realizadas por los organismos notificados. Suecia sugirió que solo los fabricantes de motores deberían poder adaptarlos. Otros dos Estados miembros[15] informaron de algunos problemas de interpretación sobre la relación entre el fabricante original y la persona que adapta los motores.

La mayoría de los Estados miembros[16] considera claras y adecuadas las obligaciones de los importadores privados a que se refiere el artículo 12 de la Directiva. Tres Estados miembros[17] agradecerían una definición del término «actividad no comercial» en relación con los importadores privados.

Once Estados miembros[18] declararon que las embarcaciones importadas de forma privada rara vez van acompañadas de documentación técnica. Para los importadores privados la elaboración de la documentación técnica exigida por el anexo IX de la Directiva parece ser gravosa y costosa. Sugieren que un requisito más realista sería la presentación de la documentación técnica disponible en lugar de la documentación completa. También existen interpretaciones divergentes sobre lo que incluyen los «conocimientos apropiados» con arreglo al artículo 12, apartado 2, de la Directiva. Esta disposición establece que un importador privado debe disponer de la documentación técnica elaborada de acuerdo con los «conocimientos apropiados» en caso de que el fabricante no disponga de la documentación técnica. Aunque los Estados miembros reconocen en general que los organismos notificados disponen de los conocimientos necesarios para elaborar la documentación técnica pertinente, cinco Estados miembros[19] solo aceptan a los ingenieros navales y los inspectores marítimos cualificados para este trabajo. Esto se debe a que puede haber un conflicto de intereses cuando los organismos notificados elaboran la documentación técnica pertinente y realizan, al mismo tiempo, evaluaciones de la conformidad.

La elección y las descripciones de los módulos de la evaluación de la conformidad son claras para la mayoría de los Estados miembros[20]. En concreto, Italia informó de que los módulos A y A1 son los más utilizados, mientras que los módulos D, E y H rara vez se aplican a las embarcaciones. Noruega añadió que algunos pequeños fabricantes interpretan erróneamente el módulo A1, ya que consideran que evalúa todos los requisitos esenciales en lugar de los

[14] Italia, Chipre y Suecia.
[15] Bulgaria y Francia.
[16] Bélgica, Alemania, Estonia, Irlanda, España, Francia, Letonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Austria, Rumanía, Eslovenia, Eslovaquia y Finlandia.
[17] Bulgaria, Noruega y Suecia.
[18] Bélgica, Bulgaria, Irlanda, España, Francia, Italia, Chipre, Países Bajos, Portugal, Finlandia y Suecia.
[19] Irlanda, España, Italia, Portugal y Finlandia.
[20] Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Alemania, Estonia, Irlanda, España, Letonia, Luxemburgo, Malta, Austria, Portugal, Rumanía, Eslovenia, Eslovaquia y Finlandia.

requisitos esenciales relacionados específicamente con la estabilidad, la flotabilidad y el ruido de las embarcaciones. Sin embargo, tres encuestados[21] señalaron que las pequeñas empresas no tienen un conocimiento y una comprensión suficientes de las diferencias entre los módulos.

La mayoría de los Estados miembros no comunicó ningún problema con la interpretación ni la aplicación de la evaluación posterior a la fabricación (EPF) en los supuestos descritos en el artículo 19, apartados 2, 3 y 4. Varios encuestados[22] hacen referencia a malentendidos con la EPF utilizada por los importadores privados (artículo 19, apartado 2) y por las personas que realizan modificaciones o conversiones de la embarcación (artículo 19, apartado 3). Algunos Estados miembros[23] señalan problemas a la hora de identificar lo que supone una «conversión importante de la embarcación» y una «modificación importante del motor», y han solicitado la inclusión de una descripción más detallada en la Directiva. Hay puntos de vista divergentes en torno a estas cuestiones. Noruega argumenta que casi todos los cambios pueden constituir una conversión importante de la embarcación cuando no se cumplen los requisitos esenciales. Por otra parte, Italia propone que la conversión importante de la embarcación implique modificaciones en las características técnicas principales del producto (dimensiones, capacidad, potencia, etc.). España y Francia publicaron orientaciones internas al respecto.

Dos Estados miembros[24] alegan que carecen de los procedimientos y de los conocimientos técnicos para comprobar si la persona que modifica una embarcación lleva a cabo una conversión importante de la embarcación. Otros Estados miembros[25] señalan que algunos usuarios finales tienden a declarar que la modificación de las embarcaciones no es importante para evitar gastos derivados de la EPF.

La mayoría de los Estados miembros[26] no señalan ningún problema con la identificación de las «embarcaciones construidas para uso personal». Algunos Estados miembros[27] sostienen que la matriculación obligatoria de las embarcaciones es fundamental para el cumplimiento de esta norma. Otros países[28] han elaborado las «listas de comprobación» para determinar si se lleva a cabo la «construcción para uso personal».

Cuatro Estados miembros[29] declaran explícitamente que la EPF sería una solución adecuada para regularizar embarcaciones de segunda mano procedentes de la UE y de terceros países que carezcan del marcado CE, la declaración CE de conformidad o cualquier expediente técnico. Las embarcaciones de segunda mano importadas de terceros países son utilizadas por particulares que a menudo desconocen sus obligaciones legales y las normas y requisitos administrativos. Las autoridades de los Estados miembros confían en los organismos notificados para informar a estas personas de sus obligaciones.

[21] Francia, Noruega y Suecia.
[22] Chipre, España, Francia, Italia, Noruega, Países Bajos y Suecia.
[23] Bélgica, Francia, Países Bajos, Finlandia y Suecia.
[24] Bélgica y Bulgaria.
[25] Francia e Italia.
[26] Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Alemania, Estonia, Irlanda, Luxemburgo, Austria, Portugal, Rumanía, Eslovenia y Eslovaquia.
[27] Chipre, Malta y Finlandia.
[28] España, Francia y Malta.
[29] Irlanda, Italia, Noruega y Países Bajos.

Siete Estados miembros[30] alegaron que los organismos notificados a menudo carecen de documentación técnica detallada y de datos históricos de navegación para determinar la categoría de diseño de la embarcación mientras llevan a cabo la EPF. España e Italia especificaron que esto requiere la realización de más ensayos y cálculos por parte de laboratorios o consultores. Los organismos notificados evalúan planos, realizan cálculos y llevan a cabo ensayos no destructivos (inspecciones de rayos X y ultrasónicas) para demostrar el trabajo realizado. Se supone que el ensayo de estabilidad es siempre necesario, y se realizan otros ensayos (maniobras y ensayo de sonido) en función de cada caso. En aras de la transparencia del proceso de evaluación, Italia exige a los organismos notificados que demuestren su evaluación mediante pruebas de vídeo y fotografía.

Con respecto a las obligaciones de presentación de informes por parte de los organismos notificados descritas en el artículo 40, apartado 1, de la Directiva de embarcaciones de recreo, nueve Estados miembros[31] que habían notificado a la Comisión los organismos de evaluación de la conformidad para la Directiva registraron una muy buena cooperación y comunicación entre los organismos notificados y las autoridades notificantes. Estos encuestados declararon que los organismos notificados presentan informes de evaluación periódicos (normalmente anuales) a las autoridades notificantes y que tienen la obligación de participar en las reuniones del Grupo Sectorial de Embarcaciones de Recreo.

En cuanto a la aplicación de los requisitos esenciales generales establecidos en el anexo I, parte A, punto 2.1, de la Directiva, varios Estados miembros no han comunicado ningún problema específico en relación con la interpretación y el cumplimiento de las disposiciones pertinentes de la Directiva[32]. Sin embargo, otros encuestados[33] sí experimentaron algunas dificultades a la hora de interpretar el término «año del modelo» como parte de la identificación de las embarcaciones. Dos Estados miembros[34] informaron de algunas dificultades con el requisito esencial del anexo I, parte A, punto 2.3, de la Directiva (prevención de la caída por la borda y medios para subir de nuevo a bordo) y las normas armonizadas relacionadas. Varios encuestados[35] destacaron los problemas prácticos por la indeterminación de la versión lingüística del manual de instrucciones al que se hace referencia en el anexo I, parte A, punto 2.5, de la Directiva. Otros dos Estados miembros[36] informaron de los debates en curso en el seno de las autoridades de vigilancia del mercado sobre la interpretación del requisito esencial del anexo I, parte A, punto 2.4, de la Directiva (visibilidad desde el puesto principal de gobierno).

En cuanto a las cuestiones relacionadas con los requisitos esenciales para las emisiones de escape de los motores de propulsión (anexo I, parte B, de la Directiva), ninguno de los Estados miembros informó sobre problemas de claridad o aplicación de los límites de las emisiones de escape establecidos en el anexo I, parte B, puntos 2.1 y 2.2, de la Directiva.

[30] Bélgica, Bulgaria, España, Francia, Italia, Chipre y Países Bajos.
[31] Bélgica, Alemania, Estonia, Irlanda, España, Francia, Italia, Países Bajos y Finlandia.
[32] Bélgica, Dinamarca, Alemania, Estonia, Irlanda, Luxemburgo, Austria, Portugal, Eslovenia, Eslovaquia y Finlandia.
[33] Bulgaria, Finlandia, Francia, Italia, Noruega, Países Bajos, Rumanía y Suecia.
[34] Francia e Italia.
[35] Chipre, Islandia, Noruega y Países Bajos.
[36] Letonia y Países Bajos.

Por lo que respecta al cumplimiento de los ciclos de ensayo aplicables y de los combustibles de ensayo aplicables establecidos en el anexo I, parte B, puntos 2.3 y 2.5, de la Directiva, los Estados miembros tampoco informaron de ningún problema particular. Sin embargo, en relación con la determinación de los ciclos de ensayo aplicables a las instalaciones de motores híbridos (combinación de motor de combustión interna, generador eléctrico y motor eléctrico), Suecia señaló específicamente que hasta la fecha ningún ciclo de ensayo cubre específicamente las aplicaciones híbridas y, en general, los motores empleados en aplicaciones híbridas de propulsión están certificados con ciclos de ensayo existentes.

En cuanto a la claridad y el cumplimiento de los criterios de durabilidad establecidos en el anexo I, parte B, punto 3, de la Directiva, los encuestados no señalaron ningún problema. Por lo que respecta a los requisitos básicos para las emisiones sonoras (anexo I, parte C, de la Directiva), los Estados miembros que respondieron a esta pregunta no destacaron ninguna dificultad con la claridad o el cumplimiento de los límites para las emisiones sonoras establecidos en el anexo I, parte C, punto 1.1, de la Directiva. Tampoco señalaron problemas con la claridad o el cumplimiento de la alternativa a los ensayos de medición de ruido, que se expone en el anexo I, parte C, puntos 1.2 y 1.3, de la Directiva. Algunos Estados miembros[37] alegaron que no tenían la experiencia directa, la necesidad o la oportunidad de realizar tales mediciones o bien que se apoyaban en el contenido de la declaración de conformidad y en las evaluaciones realizadas por los organismos notificados o la industria[38].

5. Conclusiones y perspectivas de futuro

La Comisión hará un seguimiento de las conclusiones de la evaluación:

- cooperando con las administraciones nacionales y las asociaciones de partes interesadas para ayudar a los fabricantes y usuarios finales a ser más conscientes de sus derechos y obligaciones;
- introduciendo, en las orientaciones de la Directiva de embarcaciones de recreo, más cambios sobre las disposiciones que en la evaluación se consideraron poco claras;
- examinando aún más si es necesario realizar modificaciones específicas de la Directiva o de actos delegados o de ejecución, en particular, en lo que se refiere a:
  - la ampliación del ámbito de aplicación para incluir los hidroplaneadores, las viviendas flotantes u otras embarcaciones nuevas;
  - la adaptación al progreso técnico con el fin de revisar la adecuación de los ciclos y procedimientos de ensayo actuales;
  - abordar mejor la cuestión de las embarcaciones de segunda mano en el mercado;

[37] Irlanda, Chipre y Países Bajos.
[38] Bélgica, España e Italia.

- revisar las definiciones y procedimientos relacionados con la «conversión importante de la embarcación», la «modificación importante del motor», los «conocimientos adecuados» y el «año del modelo» como parte de la identificación de la embarcación;
- examinar en mayor medida la necesidad de modificar el anexo V de la Directiva de embarcaciones de recreo en relación con la EPF a fin de tener en cuenta los progresos realizados en la mejora de los conocimientos técnicos, la idoneidad de garantizar una conformidad equivalente y las nuevas pruebas científicas;

- intensificando la aplicación de la Directiva en todos los Estados miembros, en particular mediante acciones comunes en virtud del Reglamento (UE) 2019/1020, relativo a la vigilancia del mercado y la conformidad de los productos.

Con el fin de impulsar la conformidad jurídica y técnica de los productos comercializados en la UE y la competitividad de los agentes económicos de la UE, la Comisión intensificará sus esfuerzos de coordinación a través de los distintos grupos de trabajo sectoriales en apoyo del funcionamiento de la Directiva. El objetivo es garantizar enfoques acordados y armonizados a la hora de aplicar y hacer cumplir la legislación, así como proporcionar orientación suficiente a las partes interesadas. En concreto, la Comisión seguirá supervisando atentamente la aplicación de la Directiva en todos los Estados miembros y las actividades del Grupo de Cooperación Administrativa de la Directiva de embarcaciones de recreo. También propondrá y apoyará acciones concertadas para fomentar la cooperación entre las autoridades responsables de la vigilancia del mercado. La Comisión también señala que el Reglamento (UE) 2019/1020 tiene por objeto, entre otras cosas, reforzar los controles por parte de las autoridades nacionales y los funcionarios de aduanas para evitar que se comercialicen productos no seguros en el mercado de la Unión.