KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.1.2022 r.
COM(2022) 21 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE

1. Wprowadzenie

W dniu 20 listopada 2013 r. przyjęto dyrektywę 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych[1] („dyrektywa" lub „dyrektywa w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających"). Ma ona na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa ludzi oraz środowiska, przy jednoczesnym zagwarantowaniu funkcjonowania jednolitego rynku przez ustanowienie zharmonizowanych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych („jednostki pływające") oraz minimalnych wymagań w zakresie nadzoru rynku.

Państwa członkowskie UE i EOG („państwa członkowskie") musiały dokonać transpozycji dyrektywy do prawa krajowego do dnia 18 stycznia 2016 r. i od tego dnia zaczęła ona obowiązywać we wszystkich tych państwach.

Art. 51 akapit drugi dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających przewiduje wymóg przekazania przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, do dnia 18 stycznia 2022 r. i następnie co 5 lat, sprawozdania na temat stosowania dyrektywy. Sprawozdanie to musi odnosić się do odpowiedzi udzielonych przez państwa członkowskie na pytania zawarte w kwestionariuszu przesłanym przez Komisję. Przedłożyły one swoje odpowiedzi i następnie będą proszone o udzielanie odpowiedzi na taką ankietę co 5 lat.

Komisja ocenia dyrektywę od czasu jej wejścia w życie.

Na potrzeby niniejszego sprawozdania Komisja przeprowadziła ocenę odpowiedzi państw członkowskich na pytania zawarte w kwestionariuszu wydanym w dniu 22 marca 2020 r., w którym Komisja zapytała respondentów o różne aspekty stosowania i egzekwowania dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających.

2. Cel i główne przepisy dyrektywy

Dyrektywą w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających uchylono dyrektywę 94/25/WE[2] zmienioną dyrektywą 2003/44/WE[3], aby uwzględnić postęp techniczny i wymagania środowiskowe na rynku oraz udzielić wyjaśnień dotyczących ram, w których wyroby objęte tą dyrektywą mogą być wprowadzane do obrotu.

W dyrektywie w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających ustanowiono ramy prawne w celu zharmonizowania przepisów i procedur związanych z projektowaniem i wytwarzaniem

[1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE, Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 90, Sprostowanie do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE (Dz.U. L 354 z 28.12.2013).

[2] Dyrektywa 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 rekreacyjnych jednostek pływających,
Dz.U. L 164 z 30.6.1994, s. 15.

[3] 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, Dz.U. L 214 z 26.8.2003, s. 18.

jednostek pływających wprowadzanych do obrotu w UE. Odzwierciedlono w nich zmiany wprowadzone przez nowe ramy legislacyjne[4], w tym przepisy horyzontalne dotyczące:

- akredytacji jednostek oceniających zgodność;
- oznakowania CE;
- unijnych ram nadzoru rynku;
- ogólnych obowiązków podmiotów gospodarczych;
- domniemania zgodności.

Uwzględniono w nich również przepisy dotyczące procedur postępowania z wyrobami stwarzającymi zagrożenie, które mają zastosowanie do wyrobów objętych dyrektywą.

Dyrektywa w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających przewiduje wymagania zarówno w zakresie administracji, jak i ochrony jednostek pływających. Do wymagań administracyjnych należy umieszczanie oznakowania CE i tabliczki znamionowej, a także dołączanie dokumentacji technicznej, instrukcji obsługi i deklaracji zgodności UE. Dyrektywa określa również wymagania w zakresie badania typu i procedur kontroli jakości.

Dyrektywa reguluje kwestię bezpieczeństwa i środowiskowe właściwości łodzi o długości kadłuba od 2,5 m do 24 m, przeznaczonych do celów sportowych lub rekreacyjnych przez ustanowienie wymagań w zakresie projektowania, budowy i emisji. Obejmuje ona również niektóre szczególne elementy wyposażenia, np. zabezpieczony przed zapłonem osprzęt silników stacjonarnych i silników z przekładnią typu „Z".

W dyrektywie uwzględniono istotne wymagania w zakresie bezpieczeństwa dotyczące konstrukcji, stateczności i pływalności jednostki pływającej oraz jej utrzymywania się na powierzchni. Uregulowano w niej również zapobieganie zalaniu i zrzutom zanieczyszczeń, sterowanie, widoczność, prowadzenie i kotwiczenie, a także wymagania w zakresie montażu silnika, instalacji gazowej i elektrycznej oraz układu paliwowego.

W art. 5 dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających dopuszczono, aby państwa członkowskie określiły wymagania, które mogą uznać za konieczne w odniesieniu do:

- żeglugi na niektórych wodach, w celu ochrony środowiska np. przed zanieczyszczeniem hałasem;
- budowy dróg wodnych;
- bezpieczeństwa na drogach wodnych.

Jest to dozwolone, o ile przepisy te nie wymagają modyfikacji jednostek pływających, które są zgodne z tą dyrektywą, oraz o ile są one uzasadnione i proporcjonalne do zamierzonych celów.

[4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu, Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30 i decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82.

W porównaniu z poprzednimi ramami prawnymi wynikającymi z dyrektywy 94/25/WE zmienionej dyrektywą 2003/44/WE, nowymi przepisami dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających wprowadzono w szczególności następujące zmiany:

- sprecyzowanie zakresu dyrektywy (poprzez wyłączenie pojazdów ziemnowodnych, określenie rodzajów wyłączonych kajaków i kanadyjek oraz uwzględnienie motorowych desek surfingowych);
- wprowadzenie sektorowych definicji „jednostki pływającej zbudowanej na własny użytek" i „prywatnego importera" oraz rozszerzenie wcześniejszej definicji „silnika napędowego" w celu objęcia nią również innowacyjnych rozwiązań napędowych;
- bardziej rygorystyczne określenie granicznych wartości emisji spalin;
- zaostrzenie wymagań w zakresie bezpieczeństwa, takich jak zabezpieczenia przed wypadnięciem za burtę, lepsza widoczność z głównego stanowiska sterowania, zapobieganie zrzutom zanieczyszczeń, lepsza pływalność i wyjścia awaryjne w przypadku łodzi wielokadłubowych;
- dodatkowe przepisy dotyczące montażu i zabezpieczenia instalacji elektrycznych (w celu odzwierciedlenia coraz częstszego stosowania systemów hybrydowych) oraz
- uzależnienie nazw kategorii projektowych jednostek pływających wyłącznie od zasadniczych dla żeglugi warunków środowiskowych, a mianowicie określonych zakresów siły wiatru i istotnej wysokości fal.

3. Transpozycja i wdrożenie

Aby umożliwić osiągnięcie celów dyrektywy, zharmonizowano niektóre aspekty przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących wyrobów objętych jej zakresem.

W art. 54 ust. 1 zobowiązano państwa członkowskie do przyjęcia i opublikowania do dnia 18 stycznia 2016 r. krajowych przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania dyrektywy, tak aby przepisy mogły być stosowane od tego dnia.

Komisja przeprowadziła szczegółowe kontrole dotyczące sposobu transpozycji dyrektywy przez państwa członkowskie. Państwa członkowskie wybrały różne metody transpozycji: niektóre transponowały dyrektywę, włączając ją do obowiązujących przepisów (np. swoich kodeksów cywilnych), część przyjęła nowy akt prawny transponujący dyrektywę niemal dosłownie, natomiast inne wybrały połączenie tych dwóch rozwiązań.

Kontrole wykazały, że państwa członkowskie w pełni i spójnie transponowały i wdrożyły dyrektywę. Nie stwierdzono żadnych istotnych problemów z transpozycją przepisów dyrektywy do ustawodawstwa krajowego. Odnosi się to w szczególności do przepisów w zakresie wprowadzania wyrobów do obrotu oraz związanych z tym obowiązków dotyczących: i) producentów i upoważnionych przedstawicieli; ii) państw członkowskich w odniesieniu do ich roli i odpowiedzialności; iii) procedur oceny zgodności; iv) jednostek notyfikowanych.

Z drugiej strony stwierdzono pewne różnice w odniesieniu do nadzoru rynku, w szczególności w zakresie, w jakim państwa członkowskie monitorują działania. Sytuacja ta zależy przede

wszystkim od przydzielenia na ten konkretny obszar wystarczających zasobów w porównaniu z innymi obszarami regulowanymi na jednolitym rynku unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym.

Dotychczas nie wszczęto przeciwko państwom członkowskim żadnych postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku z naruszeniem dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, jej nieprawidłową transpozycją bądź nieprawidłowym stosowaniem na podstawie kontroli transpozycji przeprowadzonej z urzędu lub otrzymanych przez Komisję skarg dotyczących stosowania tej dyrektywy.

W art. 49 ust. 1 dyrektywy przewidziano przyjęcie przez Komisję szczegółowych aktów wykonawczych w celu uwzględnienia postępu wiedzy technicznej i zapewnienia, aby dyrektywa była stosowana w sposób jednolity.

W styczniu 2017 r. na podstawie art. 49 ust. 1 lit. c) dyrektywy Komisja przyjęła rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1[5]. Ustanowiono w nim szczegółowe procedury identyfikacji jednostek pływających określonych w części A pkt 2.1 załącznika I do dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, w tym sprecyzowano terminologię (mianowicie kod kraju i niepowtarzalny kod producenta) i przewidziano procedury przydzielania i ewidencji kodów producenta przyznawanych producentom mającym siedzibę poza UE. Ponadto stanowi ono, że inne cechy numeru identyfikacyjnego jednostki pływającej (takie jak jego struktura i umiejscowienie) są regulowane przez odpowiednie normy zharmonizowane.

W art. 47 dyrektywy powierzono Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany przepisów szczegółowych dyrektywy. Jak dotąd Komisja nie przyjęła żadnych aktów delegowanych. W kwietniu 2018 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wykonywania uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych[6] zgodnie z wymogiem określonym w art. 48 ust. 2 dyrektywy. Zgodnie z art. 48 ust. 2 zdanie trzecie dyrektywy przekazanie uprawnień zostało automatycznie przedłużone do dnia 17 stycznia 2024 r.

Po konsultacjach z organami państw członkowskich odpowiedzialnymi za transpozycję i egzekwowanie dyrektywy, a także z zainteresowanymi stronami reprezentującymi branżę i konsumentów, Komisja wydała w czerwcu 2018 r. wytyczne dotyczące dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających[7]. Wytyczne dotyczące dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających opracowano, aby pomóc organom i sądom krajowym stosować dyrektywę w spójny i jednolity sposób. Zawarto w nich praktyczne wskazówki dotyczące jej najważniejszych pojęć i przepisów. Wytyczne dotyczące dyrektywy w sprawie

[5] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1 z dnia 3 stycznia 2017 r. dotyczące procedur identyfikacji jednostek pływających zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, C/2016/8611, Dz.U. L 1 z 4.1.2017, s. 1.

[6] Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykonywania uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, powierzonych Komisji na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE, COM(2018) 182 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/ALL/?uri=CELEX%3A52018DC0182

[7] DocsRoom – Komisja Europejska (europa.eu)

rekreacyjnych jednostek pływających są narzędziem, które państwa członkowskie uznały za najbardziej przydatne w promowaniu zgodności z dyrektywą.

Wdrażanie dyrektywy i jej stosowanie wspierają uznane sektorowe grupy robocze, w których uczestniczą przedstawiciele wszystkich właściwych podmiotów na szczeblu UE: państwa członkowskie, jednostki notyfikowane, organy normalizacyjne i zainteresowane strony z danej branży, organizacje konsumenckie i stowarzyszenia środowiskowe. Są to:

- Komitet ds. Harmonizacji Przepisów Krajowych dotyczących Rekreacyjnych Jednostek Pływających ustanowiony na podstawie art. 50 ust. 1 dyrektywy („komitet ds. dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających”);
- grupa ekspertów Komisji ds. rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych („grupa ekspertów ds. dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających”), wcześniej działająca jako grupa robocza ds. dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających;
- grupa współpracy administracyjnej organów nadzoru rynku w obszarze dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających;
- grupa sektorowa ds. rekreacyjnych jednostek pływających – grupa koordynacyjna jednostek notyfikowanych w obszarze dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających).

4. Informacje przekazane przez państwa członkowskie w odpowiedzi na kwestionariusz Komisji z dnia 22 marca 2020 r. wydany na podstawie art. 51 akapit pierwszy dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających

Zgodnie z wymogiem określonym w art. 51 akapit pierwszy dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających w dniu 22 marca 2020 r. Komisja rozesłała do państw członkowskich UE i EOG kwestionariusz dotyczący stosowania dyrektywy. Termin przekazywania odpowiedzi wyznaczono na dzień 18 stycznia 2021 r. Następnie w dniu 2 stycznia 2021 r. wystosowano przypomnienie, przedłużając termin do dnia 1 marca 2021 r. Podczas posiedzenia grupy ekspertów ds. dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, które odbyło się w dniu 1 marca 2021 r., pozostałe państwa członkowskie zostały wezwane do bezzwłocznego udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

Do tej pory sześć państw członkowskich (a mianowicie Węgry, Litwa, Polska, Czechy, Grecja i Chorwacja) nie przedłożyło jeszcze swoich odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

Kwestionariusz składał się z 35 pytań na temat różnych aspektów stosowania i egzekwowania dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, pogrupowanych na trzy części. Część pierwsza koncentrowała się na ogólnych kwestiach związanych z wdrażaniem i egzekwowaniem dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających w krajowych systemach prawnych. Część druga dotyczyła niektórych przepisów szczegółowych dyrektywy, które Komisja uznała za szczególnie złożone i w odniesieniu do których często

otrzymywała pytania o wykładnię. W części trzeciej Komisja zwróciła się do państw członkowskich o poruszenie wszelkich innych istotnych kwestii związanych ze stosowaniem dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających oraz pytała o ewentualną harmonizację rejestracji jednostek pływających w UE/EOG.

Jeżeli chodzi o transpozycję i wdrożenie dyrektywy do krajowych systemów prawnych, żaden z respondentów nie wskazał poważnych luk ani nieprawidłowości w treści dyrektywy, które uniemożliwiałyby jej skuteczne egzekwowanie.

Wszystkie państwa członkowskie, skorzystawszy z możliwości, o której mowa w art. 5 dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, dotyczącej ustanowienia przepisów krajowych w zakresie: i) żeglugi na niektórych wodach w celu ochrony środowiska, ii) budowy dróg wodnych oraz iii) zapewnienia bezpieczeństwa na drogach wodnych, potwierdziły, że takie przepisy krajowe nie wymagają modyfikacji jednostek pływających, które już są zgodne z dyrektywą. W tym kontekście państwa członkowskie potwierdziły, że przepisy krajowe w zakresie żeglugi są ogólnie zrozumiałe i skutecznie egzekwowane.

Wszystkie państwa członkowskie udzielające odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu twierdzą, że działania na rzecz egzekwowania prowadzone w ich krajach są co do zasady skuteczne. Uważają one, że ich organy dysponują odpowiednimi sankcjami i środkami zaradczymi, a poziom przestrzegania przepisów jest wysoki. Pięć państw członkowskich[8] podkreśliło jednak kwestię niedostatecznych zasobów na prowadzenie nadzoru rynku w tym sektorze, co uniemożliwia pełne egzekwowanie dyrektywy. Ponadto dwa państwa członkowskie (Włochy i Irlandia) zwróciły uwagę, że specyficzne cechy sektora (np. małe przedsiębiorstwa rodzinne, jednostki pływające produkowane w jednym egzemplarzu) są przeszkodą dla przyjęcia jednolitego podejścia do egzekwowania i stanowią wyzwanie dla zapewnienia pełnego zrozumienia i wdrożenia dyrektywy. Trzy inne państwa członkowskie (Włochy, Hiszpania i Belgia) wskazały, że najskuteczniejszym narzędziem egzekwowania jest rygorystyczne podejście do rejestracji jednostek pływających.

Państwa członkowskie zapytano również, czy ewentualna harmonizacja przepisów dotyczących rejestracji jednostek pływających w UE/EOG pomogłaby w osiągnięciu celów wyznaczonych w dyrektywie. Opinie na ten temat były różne. Ogólnie rzecz ujmując, większość państw członkowskich (także Islandia i Norwegia) nie była przeciwna temu pomysłowi. Zaznaczyły one jednak, że ostateczne stanowisko będzie musiało zostać przyjęte na podstawie konkretnego wniosku Komisji, po przeprowadzeniu gruntownej debaty z pozostałymi państwami członkowskimi. Pięć państw członkowskich (Austria, Belgia, Cypr, Niemcy i Malta) stwierdziło, że harmonizacja nie jest konieczna i nie pomoże w osiągnięciu celów wyznaczonych w dyrektywie. Respondenci ci zwrócili uwagę, że harmonizacja przepisów dotyczących rejestracji jednostek pływających wpłynęłaby na niektóre aspekty prawa podatkowego i prawa rzeczowego, które nie są objęte zakresem dyrektywy, ponieważ nie są związane z bezpieczeństwem produktów.

[8] Szwecja, Bułgaria, Finlandia, Niderlandy i Włochy.

Większość państw nie zgłosiła żadnych trudności z przejrzystością i stosowaniem art. 2 ust. 1 i art. 2 ust. 2, określających zakres i wyłączenia. Kilku respondentów[9] przyznało, że większość pytań na temat wykładni dyrektywy została omówiona w wytycznych dotyczących dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających lub udzielono na nie odpowiedzi podczas posiedzeń grupy współpracy administracyjnej organów nadzoru rynku w obszarze dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i grupy sektorowej ds. rekreacyjnych jednostek pływających.

Siedem państw członkowskich[10] wskazało jednak na pewne trudności z ustaleniem, czy pojawiające się na rynku jednostki pływające nowego typu wchodzą w zakres dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających. W związku z tym wydaje się, że pojawiła się sugestia, aby zakres ten lepiej odzwierciedlał pojawianie się produktów opartych na nowych technologiach[11]. Pięć państw członkowskich[12] zgłosiło brak pewności co do praktycznego stosowania dwóch definicji: „gruntowna modyfikacja silnika" i „gruntowna przeróbka jednostki". Cztery inne państwa członkowskie zgłosiły wątpliwości dotyczące praktycznego zastosowania wyłączenia wynikającego z art. 2 ust. 2 w odniesieniu do wodolotu, które wymagałyby dalszych wytycznych lub włączenia wodolotów w zakres dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających[13].

Jeżeli chodzi o definicję częściowo ukończonej jednostki pływającej, o której mowa w art. 6 ust. 2 i art. 15 ust. 5 dyrektywy w związku z załącznikiem III (w odniesieniu do treści deklaracji dotyczącej częściowo ukończonej jednostki pływającej), większość państw członkowskich nie zgłosiła większych trudności. Z informacji zwrotnych uzyskanych od respondentów wynika, że zagadnienie to w wystarczającym stopniu wyjaśniono w wytycznych dotyczących dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających.

Trzy państwa członkowskie (Francja, Łotwa i Włochy) stwierdziły jednak, że w praktyce deklaracja, o której mowa w załączniku III, rzadko jest dołączana do częściowo ukończonych jednostek pływających, ponieważ ich budowniczowie nie mają wystarczającej wiedzy na temat tego wymagania. Budowniczowie ci zazwyczaj wykonują określone prace w imieniu producenta końcowego i opierają się na deklaracji zgodności UE wydanej przez producenta w odniesieniu do wyrobu końcowego wprowadzonego do obrotu. Jedno państwo członkowskie (Szwecja), jak również Norwegia zaproponowały bardziej rygorystyczne przepisy obowiązujące budowniczych częściowo ukończonych jednostek pływających, zgodnie z którymi dyrektywa w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających powinna zawierać jednoznaczną definicję częściowo ukończonej jednostki pływającej, a deklaracji,

[9] Bułgaria, Islandia, Irlandia, Niderlandy, Portugalia, Słowacja i Szwecja.
[10] Austria, Belgia, Bułgaria, Irlandia, Włochy, Niderlandy i Portugalia.
[11] Dokładniej mówiąc, zgłoszono następujące nowe typy jednostek: deski surfingowe o napędzie elektrycznym (Belgia), łodzie napędzane skuterami wodnymi (Irlandia), jednostki pływające używane jako łodzie mieszkalne (Włochy i Francja), jednostki różnego typu wyposażone w płaty, jednostki półzanurzalne, motorowe deski surfingowe i skutery wodne o długości poniżej 2,5 m z silnikiem zaburtowym oraz jednostki o napędzie wyłącznie elektrycznym lub hybrydowym (Szwecja, Francja). Austria zaproponowała, aby wyłączenia na mocy art. 2 ust. 2 dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających nie miały formy wyczerpującego wykazu, lecz zestawu wspólnych cech wyłączonych wyrobów, takich jak utrzymywanie się na powierzchni i stateczność.
[12] Bułgaria, Cypr, Włochy, Hiszpania i Norwegia.
[13] Francja, Włochy, Norwegia i Szwecja.

o której mowa w załączniku III, powinna towarzyszyć pełna dokumentacja techniczna na etapie budowy.

Jeśli chodzi o przepisy dotyczące silników adaptowanych do instalacji w jednostce pływającej (art. 6 ust. 4 akapit drugi dyrektywy), większość państw członkowskich posiadających doświadczenie w tej dziedzinie nie sygnalizuje problemów z wykładnią i egzekwowaniem przepisów. Kilka państw członkowskich[14] wyjaśniło, że ich organy nadzoru rynku nie mogą zweryfikować, czy zainstalowane lub adaptowane silniki są zgodne z granicznymi wartościami emisji spalin. Brakuje im zasobów i odpowiednich przenośnych urządzeń do przeprowadzenia takich kontroli. Zamiast tego opierają się na kontrolach dokumentów i ocenach przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane. Szwecja zasugerowała, że tylko producenci silników powinni być uprawnieni do ich adaptowania. Dwa inne państwa członkowskie[15] zgłosiły pewne problemy z wykładnią dotyczące relacji między pierwotnym producentem a osobą dokonującą adaptacji silników.

Większość państw członkowskich[16] uważa obowiązki prywatnych importerów, o których mowa w art. 12 dyrektywy, za przejrzyste i odpowiednie. Trzy państwa członkowskie[17] z zadowoleniem przyjęłyby zdefiniowanie terminu „działalność niehandlowa" w odniesieniu do prywatnych importerów.

Jedenaście państw członkowskich[18] stwierdziło, że do prywatnie przywożonych jednostek pływających rzadko dołączana jest dokumentacja techniczna. Sporządzenie dokumentacji technicznej, wymaganej zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy, jest uciążliwe i kosztowne dla prywatnego importera. Sugerują one, że bardziej realnym wymaganiem byłoby przedstawienie dostępnych dokumentów technicznych, a nie pełnej dokumentacji. Występują również rozbieżne wykładnie dotyczące zakresu pojęcia „właściwi specjaliści" w art. 12 pkt 2 dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających. Przepis ten stanowi, że prywatny importer zleca sporządzenie dokumentacji technicznej „właściwym specjalistom", jeżeli nie jest ona udostępniona przez producenta. Chociaż państwa członkowskie ogólnie uznają, że jednostki notyfikowane dysponują wiedzą specjalistyczną niezbędną do przygotowania odpowiedniej dokumentacji technicznej, pięć państw członkowskich[19] dopuszcza wykonanie tej pracy wyłącznie przez inżynierów budowy okrętów i wykwalifikowanych rzeczoznawców morskich. Wynika to z faktu, że może dochodzić do konfliktu interesów, jeżeli jednostki notyfikowane przygotowują odpowiednią dokumentację techniczną i jednocześnie przeprowadzają oceny zgodności.

Wybór i opisy modułów oceny zgodności są przejrzyste dla większości państw członkowskich[20]. Dokładniej rzecz ujmując, Włochy zgłosiły, że moduły A i A1 są najczęściej wykorzystywane, natomiast moduły D, E, H są rzadko stosowane w odniesieniu

[14] Cypr, Włochy i Szwecja.
[15] Bułgaria i Francja.
[16] Austria, Belgia, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Irlandia, Łotwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Hiszpania.
[17] Bułgaria, Szwecja i Norwegia.
[18] Belgia, Bułgaria, Cypr, Finlandia, Francja, Irlandia, Włochy, Niderlandy, Portugalia, Hiszpania i Szwecja.
[19] Finlandia, Irlandia, Włochy, Portugalia i Hiszpania.
[20] Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Irlandia, Łotwa, Luksemburg, Malta, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Hiszpania.

do jednostek pływających. Norwegia dodała, że niektórzy mali producenci błędnie interpretują moduł A1, ponieważ uważają, że ocenia on wszystkie zasadnicze wymagania, a nie zasadnicze wymagania związane konkretnie ze statecznością i pływalnością jednostki pływającej oraz powodowanym przez nią hałasem. Trzech respondentów[21] zauważyło jednak, że małe przedsiębiorstwa nie mają wystarczającej wiedzy na temat różnic między modułami i ich nie rozumieją.

Większość państw członkowskich nie zgłosiła żadnych problemów z interpretacją i wykonaniem oceny pokonstrukcyjnej w ramach scenariuszy opisanych w art. 19 ust. 2, 3 i 4. Kilku respondentów[22] odnosi się do nieporozumień w przypadku ocen pokonstrukcyjnych stosowanych przez prywatnych importerów (art. 19 ust. 2) oraz przez osoby modyfikujące lub przerabiające jednostki pływające (art. 19 ust. 3). Niektóre państwa członkowskie[23] zgłosiły problemy z identyfikacją „gruntownej przeróbki jednostki" i „gruntownej modyfikacji silnika" i zwróciły się o wprowadzenie bardziej szczegółowego opisu w dyrektywie. Istnieją rozbieżne opinie dotyczące tych zagadnień. Norwegia twierdzi, że niemal wszystkie zmiany mogą stanowić gruntowną przeróbkę jednostki, jeśli nie są spełnione zasadnicze wymagania. Z drugiej strony Włochy proponują, aby gruntowna przeróbka jednostki obejmowała zmiany głównych parametrów technicznych wyrobu (wymiary, pojemność, moc itp.). Francja i Hiszpania wydały wewnętrzne wytyczne dotyczące tego zagadnienia.

Dwa państwa członkowskie[24] twierdzą, że nie dysponują procedurami, a także wiedzą specjalistyczną umożliwiającymi sprawdzenie, czy osoba dokonująca modyfikacji jednostki pływającej przeprowadza gruntowną przeróbkę jednostki. Inne[25] zgłaszają, że niektórzy użytkownicy końcowi często deklarują, że modyfikacje jednostek pływających nie są gruntowne, aby uniknąć kosztów wynikających z oceny pokonstrukcyjnej.

Większość państw członkowskich[26] nie wskazała żadnego problemu z identyfikacją „jednostek pływających zbudowanych na własny użytek". Niektóre państwa członkowskie[27] stwierdziły, że obowiązkowa rejestracja łodzi ma zasadnicze znaczenie dla egzekwowania tego przepisu. Kilka innych państw[28] przygotowało „listy kontrolne" umożliwiające ustalenie, czy ma miejsce „budowa na własny użytek".

Cztery państwa członkowskie[29] wyraźnie stwierdziły, że ocena pokonstrukcyjna stanowiłaby właściwy sposób uregulowania sytuacji prawnej używanych jednostek pływających z UE i państw trzecich, które nie mają oznakowania CE, deklaracji zgodności UE lub jakichkolwiek dokumentów technicznych. Używane jednostki pływające przywożone z państw trzecich są użytkowane przez osoby prywatne, które często nie znają swoich ustawowych obowiązków, norm i wymagań administracyjnych. Jeżeli chodzi o informowanie

[21] Francja, Szwecja i Norwegia.
[22] Cypr, Francja, Włochy, Niderlandy, Norwegia, Hiszpania i Szwecja.
[23] Belgia, Francja, Finlandia, Niderlandy i Szwecja.
[24] Belgia i Bułgaria.
[25] Włochy i Francja.
[26] Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Estonia, Niemcy, Irlandia, Luksemburg, Portugalia, Rumunia, Słowacja i Słowenia.
[27] Cypr, Finlandia i Malta.
[28] Francja, Hiszpania i Malta.
[29] Włochy, Niderlandy, Irlandia i Norwegia.

tych osób o ich obowiązkach, organy państw członkowskich polegają na jednostkach notyfikowanych.

Siedem państw członkowskich[30] stwierdziło, że jednostki notyfikowane często nie dysponują szczegółową dokumentacją techniczną, jak również historycznymi danymi nawigacyjnymi, aby określić kategorię projektową jednostki pływającej podczas przeprowadzania oceny pokonstrukcyjnej. Włochy i Hiszpania stwierdziły, że wymaga to przeprowadzenia większej liczby badań i obliczeń przez laboratoria lub konsultantów. Jednostki notyfikowane oceniają rysunki, wykonują obliczenia i przeprowadzają badania nieinwazyjne (rentgenowskie, ultradźwiękowe) w celu wykazania wykonanych prac. Przyjmuje się, że badanie stateczności jest zawsze konieczne, a pozostałe badania (manewrowanie, poziom hałasu) przeprowadza się w zależności od przypadku. W celu zapewnienia przejrzystości procesu oceny Włochy wymagają, aby jednostki notyfikowane przedstawiały swoją ocenę za pomocą dowodów w postaci nagrań wideo i fotografii.

Jeżeli chodzi o obowiązki sprawozdawcze jednostek notyfikowanych opisane w art. 40 ust. 1 dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, dziewięć państw członkowskich[31], które notyfikowały Komisji jednostki oceniające zgodność w odniesieniu do dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, stwierdziło bardzo dobrą współpracę i komunikację między jednostkami notyfikowanymi a organami notyfikującymi. Respondenci ci stwierdzili, że jednostki notyfikowane przedkładają organom notyfikującym regularne (zazwyczaj roczne) sprawozdania z oceny i są zobowiązane do uczestnictwa w posiedzeniach grupy sektorowej ds. rekreacyjnych jednostek pływających.

W odniesieniu do stosowania ogólnych zasadniczych wymagań określonych w części A pkt 2.1 załącznika I do dyrektywy, kilka państw członkowskich nie zgłosiło żadnych szczególnych problemów z wykładnią i egzekwowaniem odpowiednich przepisów dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających[32]. Inni respondenci[33] mieli jednak pewne trudności z wykładnią terminu „rok modelu" w ramach identyfikacji jednostki pływającej. Dwa państwa członkowskie[34] zgłosiły pewne trudności z zasadniczym wymaganiem określonym w części A pkt 2.3 załącznika I do dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających (zabezpieczenia przed wypadnięciem za burtę oraz środki umożliwiające powrót z wody na pokład) i związanymi z nim normami zharmonizowanymi. Kilku respondentów[35] podkreśliło praktyczne problemy związane z brakiem określenia wersji językowej instrukcji obsługi, o której mowa w części A pkt 2.5 załącznika I do dyrektywy. Dwa inne państwa członkowskie[36] poinformowały o trwających w organach nadzoru rynku dyskusjach na temat wykładni zasadniczego wymagania ustanowionego w części A pkt 2.4 załącznika I do dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających (widoczność z głównego stanowiska sterowania).

[30] Belgia, Bułgaria, Cypr, Francja, Włochy, Niderlandy i Hiszpania.
[31] Belgia, Estonia, Finlandia, Francja, Irlandia, Niemcy, Włochy, Niderlandy i Hiszpania.
[32] Austria, Belgia, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Irlandia, Luksemburg, Portugalia, Słowacja i Słowenia.
[33] Bułgaria, Finlandia, Francja, Włochy, Niderlandy, Norwegia, Rumunia i Szwecja.
[34] Francja i Włochy.
[35] Cypr, Islandia, Niderlandy i Norwegia.
[36] Łotwa i Niderlandy.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi emisji spalin z silników napędowych (część B załącznika I do dyrektywy), żadne z państw członkowskich nie zgłosiło problemów z przejrzystością lub egzekwowaniem granicznych wartości emisji spalin określonych w części B pkt 2.1 i 2.2 załącznika I do dyrektywy.

W odniesieniu do egzekwowania przepisów w zakresie stosowanych cykli badań i paliw badawczych, o których mowa w części B pkt 2.3 i 2.5 załącznika I do dyrektywy, państwa członkowskie również nie zgłosiły żadnych szczególnych problemów. W odniesieniu do określania cykli badań stosowanych do hybrydowych instalacji silnikowych (połączenie silnika spalinowego wewnętrznego spalania, prądnicy i silnika elektrycznego) Szwecja zwróciła jednak szczególną uwagę na fakt, że jak dotąd żaden cykl badań nie obejmuje konkretnie zastosowań hybrydowych; a ogólnie rzecz biorąc, rozwiązania napędowe stosowane w silnikach hybrydowych są certyfikowane w ramach istniejących cykli badań.

W odniesieniu do przejrzystości i egzekwowania kryteriów trwałości określonych w części B pkt 3 załącznika I do dyrektywy, respondenci nie zgłosili żadnych problemów. Jeżeli chodzi o zasadnicze wymagania dotyczące emisji hałasu (część C załącznika I do dyrektywy), państwa członkowskie, które odpowiedziały na to pytanie, nie zwróciły uwagi na żadne trudności związane z przejrzystością lub egzekwowaniem granicznych wartości emisji hałasu określonych w części C pkt 1.1 załącznika I do dyrektywy. Nie zgłosiły one również problemów z przejrzystością lub egzekwowaniem alternatywy dla badania opartego na pomiarze dźwięku, określonej w części C pkt 1.2 i 1.3 załącznika I do dyrektywy. Niektóre państwa członkowskie[37] twierdziły, że nie mają bezpośredniego doświadczenia, potrzeby ani możliwości przeprowadzania takich pomiarów lub że opierają się na treści deklaracji zgodności i ocenach przeprowadzanych przez jednostki notyfikowane lub branżę[38].

5. Wnioski i plany na przyszłość

Na podstawie ustaleń z oceny Komisja podejmie działania następcze:

- współpracując z administracjami krajowymi i stowarzyszeniami zainteresowanych stron, aby pomóc producentom i użytkownikom końcowym w lepszym poznaniu ich praw i obowiązków;
- udoskonalając wytyczne dotyczące przepisów dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, które w ocenie uznano za mało przejrzyste;
- analizując, czy konieczne są ukierunkowane zmiany dyrektywy, aktów delegowanych lub wykonawczych, w szczególności w odniesieniu do:
  - rozszerzenia zakresu stosowania na wodoloty, łodzie mieszkalne lub inne nowe jednostki pływające;
  - dostosowania do postępu technicznego przy przeglądzie adekwatności obecnych cykli badań i procedur badawczych;

[37] Cypr, Irlandia i Niderlandy.
[38] Belgia, Włochy i Hiszpania.

- lepszego rozwiązania kwestii używanych jednostek pływających obecnych na rynku;
- zmiany definicji i procedur dotyczących „gruntownej przeróbki jednostki”, „gruntownej modyfikacji silnika”, „właściwych specjalistów” i „roku modelu” w ramach identyfikacji jednostek pływających;
- dalszej analizy, czy istnieje konieczność zmiany załącznika V do dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających, dotyczącego oceny pokonstrukcyjnej w celu uwzględnienia postępu wiedzy technicznej, zapewnienia wystarczająco równoważnej zgodności i nowych dowodów naukowych;

- usprawnienia egzekwowania dyrektywy we wszystkich państwach członkowskich, w tym dzięki wspólnym działaniom prowadzonym na mocy rozporządzenia (UE) 2019/1020 w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów.

Aby zwiększyć zgodność prawną i techniczną produktów wprowadzanych do obrotu w UE oraz konkurencyjność podmiotów gospodarczych z UE, Komisja nasili swoje starania w zakresie koordynacji za pośrednictwem poszczególnych sektorowych grup roboczych w celu wsparcia funkcjonowania dyrektywy. Ma to na celu zapewnienie uzgodnionego i zharmonizowanego podejścia do wdrażania i egzekwowania przepisów oraz dostarczenie zainteresowanym stronom dostatecznych wytycznych. W szczególności Komisja będzie w dalszym ciągu uważnie monitorować egzekwowanie dyrektywy we wszystkich państwach członkowskich oraz działania grupy współpracy administracyjnej organów nadzoru rynku w obszarze dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających. Będzie również proponować i wspierać wspólne działania, zachęcając do współpracy między odpowiedzialnymi organami nadzoru rynku. Komisja zauważa również, że rozporządzenie (UE) 2019/1020 ma na celu, między innymi, wzmocnienie kontroli przeprowadzanych przez organy krajowe i funkcjonariuszy celnych, aby zapobiec wprowadzaniu do obrotu w UE produktów niebezpiecznych.