



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 26.7.2011
SEK(2011) 959 endgültig

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitdokument zum / zur

**Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und
Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote in der Fassung der
Richtlinie 2003/44/EG**

{KOM(2011) 456 endgültig}
{SEK(2011) 958 endgültig}

1. PROBLEMSTELLUNG

Die Sportboote-Richtlinie 94/25/EG (RCD) regelt das Inverkehrbringen von für Sport- und Freizeit Zwecke bestimmten Booten auf dem EU-Markt und legt dafür wesentliche Sicherheitsanforderungen fest. Mit der geänderten Richtlinie 2003/44/EG wurden besondere Anforderungen für die Abgasemissionen von Wassersportmotoren eingeführt, insbesondere für Kohlenwasserstoffe (HC), Stickoxide (NOx) und Partikel (PM), sowie für Geräuschemissionen von Booten.

Zwar leisten Sportboote gemessen an anderen Verschmutzungsquellen nur einen geringfügigen Beitrag zur Luftverschmutzung in der EU, doch kann zu bestimmten Spitzenzeiten (Sommer) in bestimmten Gegenden (insbesondere an Seen und bestimmten Küstenstreifen) eine starke Belastung entstehen. Besonders die NOx-Konzentration kann in diesen Gebieten die Umweltqualitätsnormen überschreiten.

Die große Mehrheit der Hersteller von Sportbooten ist sowohl auf dem EU- als auch auf dem US-Markt aktiv und zwei Drittel des weltweiten Umsatzes von Wassersportmotoren entfallen auf diese beiden Märkte. Die Rechtsvorschriften der Vereinigten Staaten für Abgasemissionen sind strenger als die gegenwärtig in der EU geltenden Bestimmungen. Einige EU-Mitgliedstaaten haben bereits Anstrengungen zur Verringerung der Emissionen von Sportbooten unternommen und örtliche (nationale) Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder die Sperrung bestimmter Gebiete für Sportboote getroffen. Im Hinblick auf einen besseren Umweltschutz, die Gewährleistung eines globalen Marktes für Sportboote und die Vermeidung einzelner nationaler Maßnahmen, die zu einer Fragmentierung des Binnenmarktes führen würden, gilt es zu prüfen, ob auf EU-Ebene eine Verschärfung der Vorschriften für Abgas- und Geräuschemissionen erfolgen sollte. Gleichzeitig gilt es dabei die schwache Position der KMU zu berücksichtigen, da sich die Sportbootbranche im Wesentlichen aus kleinen und mittleren Unternehmen zusammensetzt (über 95 % der in diesem Sektor tätigen Unternehmen sind KMU).

2. SUBSIDIARITÄTSANALYSE

Der Vorschlag trägt dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung, da die Richtlinie bereits eine Harmonisierung des Inverkehrbringens von Sportbooten beinhaltet und die Mitgliedstaaten hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen und der Vorschriften für die Begrenzung der Abgas- und Geräuschemissionen nicht einzeln vorgehen können.

3. ZIELE

Das übergeordnete Ziel dieser Initiative besteht in der weiteren Verbesserung der Umweltleistung von Sportbooten und damit in einem besseren Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit bei gleichzeitiger Gewährleistung übereinstimmender rechtlicher Rahmenbedingungen mit den wichtigsten Handelspartnern der EU und eines reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes für Sportboote.

ALLGEMEIN	SPEZIFISCH	OPERATIONELL
-----------	------------	--------------

Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit	Verbesserung der Umweltleistung von Sportbooten	Überarbeitung der Grenzwerte für Abgasemissionen
		Überarbeitung der Grenzwerte für Geräuschemissionen
		Überarbeitung der Sicherheitseigenschaften von Sportbooten
Besseres Funktionieren des Binnenmarktes	Vermeidung einer Fragmentierung des Binnenmarktes durch unterschiedliche nationale Anforderungen an die Eigenschaften von Sportbooten	Überarbeitung der Grenzwerte für Abgasemissionen
	Schutz anfälliger Unternehmen (insbesondere KMU) vor einer Verschlechterung ihrer Marktposition und etwaigen Arbeitsplatzverlusten infolge der Erfüllung neuer Rechtsvorschriften	Einführung von Abhilfemaßnahmen für besonders anfällige Marktteilnehmer auf dem europäischen Markt für Sportboote (KMU)
	Schaffung von Rechtssicherheit für die EU-Sportbootindustrie und die Bürger	Angleichung der Sportboote-Richtlinie an den neuen Rechtsrahmen (NLF)
Förderung einer weltweiten Annäherung der Emissionsgrenzwerte	Verringerung zusätzlicher Kosten für die Einhaltung unterschiedlicher Regelungen	Überarbeitung der Grenzwerte für Abgasemissionen

--	--	--

4. POLITISCHE OPTIONEN

Im Hinblick auf die Erreichung der vorstehend genannten Ziele wurden vielfältige Optionen in Betracht gezogen. Einige dieser Optionen wie eine Selbstkontrolle der Abgasemissionen (freiwilliger Branchenkodex) oder die Einstellung der gegenwärtigen EU-Maßnahmen durch Aufhebung der in der Richtlinie vorgesehenen Grenzwerte für Abgas- und Geräuschemissionen sowie eine Kennzeichnungspflicht wurden bereits in einem frühen Stadium verworfen, da sie eindeutig nicht zur Beseitigung der festgestellten Probleme geeignet sind. Für eine weitere Analyse wurden folgende Optionen in die engere Wahl gezogen.

A. Grenzwerte für die Abgasemissionen von Motoren

Option 1 – Keine Änderung

Die in der Richtlinie vorgesehenen Grenzwerte für Abgasemissionen werden beibehalten.

Option 2 - Strengere Grenzwerte für Abgasemissionen (Stufe II)

Es wurde die Möglichkeit der Einführung einer neuen Stufe II von Grenzwerten für Abgasemissionen geprüft. Dabei wurden fünf mögliche Szenarien untersucht. Szenario 1 basiert auf der Harmonisierung der Grenzwerte der Stufe I für alle Benzinmotoren (Ottomotoren) und sieht die Angleichung der Grenzwerte für Dieselmotoren an die gemäß der Richtlinie 97/68/EG für mobile Geräte und Maschinen geltenden Grenzwerte vor. Die Szenarien 2-4 betreffen eine Angleichung der Grenzwerte für Benzinmotoren an die US-Normen und der Grenzwerte für Dieselmotoren an die Regelung für mobile Geräte und Maschinen gemäß der einschlägigen EU-Richtlinie, wobei die Handhabung je nach Szenario unterschiedlich streng ausfällt. Szenario 5 sieht eine Harmonisierung mit den US-Grenzwerten für Benzin- und Dieselmotoren vor. Szenario 5 als zweckmäßigste Formel wurde für eine weitere Bewertung ausgewählt und ging als Option 2 in die Folgenabschätzung ein.

Option 3 - Strengere Grenzwerte für Abgasemissionen (Stufe II) in Verbindung mit Abhilfemaßnahmen für die Industrie

Diese Option beruht auf Option 2, teilt sich jedoch weiter in drei Teilloptionen auf, die Abhilfemaßnahmen zur Begrenzung der negativen wirtschaftlichen und sozialen Folgen höherer Emissionsgrenzwerte enthalten.

Teilloption 3.1 – Einsatz eines Flexibilitätssystems

Als eine Möglichkeit zur Minderung der Auswirkungen strengerer Vorschriften für Abgasemissionen wäre die Einführung eines Flexibilitätssystems wie in Artikel 4 der Richtlinie 97/68/EG vorgesehen denkbar. Danach hätten Motorenhersteller die Möglichkeit,

auch nach dem Inkrafttreten neuer Emissionsgrenzwerte eine bestimmte begrenzte Menge von Wassersportmotoren in Verkehr zu bringen, die lediglich die Grenzwerte der vorangegangenen Stufe einhalten.

Teiloption 3.2 – Einführung einer Übergangsfrist (3 Jahre) für alle Motorenhersteller

Diese Option sieht die Gewährung einer dreijährigen Übergangsfrist nach dem Inkrafttreten der Richtlinie vor, innerhalb derer die Industrie die Motoren an die neuen Technologien anpassen kann. Diese Frist würde mit dem Inkrafttreten der Richtlinie beginnen, so dass sich rund zwei Jahre mit dem Umsetzungszeitraum der Richtlinie überschneiden würden. Anschließend stünde noch ein zusätzliches Jahr für Anpassungen zur Verfügung.

Teiloption 3.3 – Einführung einer Übergangsfrist für alle Motorenhersteller + einer spezifischen Übergangsfrist für kleine und mittlere Motorenhersteller, die auf dem EU-Markt benzinbetriebene Außenbordmotoren mit einer Leistung von ≤ 15 kW in Verkehr bringen wollen (3+3 Jahre)

Bei dieser Option wird eine Übergangsfrist als allgemeine Abhilfemaßnahme für die Motorenhersteller mit einer speziellen Maßnahme kombiniert, die eigens auf KMU ausgerichtet ist, die (nach dem KMU-Test) hinsichtlich der Kosten für die Einhaltung der Vorschriften nachweislich am anfälligsten sind.

B. Grenzwerte für Geräuschemissionen von Motoren

Option 1 – Keine Änderung

Die in der Richtlinie vorgesehenen Grenzwerte für Geräuschemissionen werden beibehalten.

Option 2 – Strengere Grenzwerte für Geräuschemissionen

Die gegenwärtig in der EU geltenden Geräuschemissionsgrenzwerte für den von Sportbooten abgestrahlten Schall würden verschärft.

C. Angleichung der Sportboote-Richtlinie an den neuen Rechtsrahmen (NLF)

Infolge des Erlasses der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und des Beschlusses Nr. 768/2008/EG muss die Sportboote-Richtlinie mit den Grundsätzen des neuen Rechtsrahmens in Einklang gebracht werden. Dies beinhaltet im Wesentlichen die Einbeziehung von Verpflichtungen für die Wirtschaftsakteure, der Kompetenzen der Konformitätsbewertungsstellen und Marktüberwachungsbehörden, neuer Konformitätsbewertungsmodule und des Status der CE-Kennzeichnung.

5. ABSCHÄTZUNG DER FOLGEN

A. Folgen strengerer Grenzwerte für Abgasemissionen

Option 1 - Keine Änderung der Grenzwerte

Hinsichtlich der Folgen dieser Option geben vor allem zwei Punkte Anlass zur Sorge: ökologische und handelspolitische Aspekte. Erstens können die NO_x-Konzentrationen die Umweltqualitätsnormen in den Jachthäfen kurzfristig übersteigen. Zweitens können die Motorenhersteller bei Beibehaltung der gegenwärtigen Grenzwerte versucht sein, anstelle umweltfreundlicherer, aber kostspieligerer Motoren, die die US-Normen erfüllen, Motoren mit höherem Schadstoffausstoß einzubauen, die die Grenzwerte der Stufe I einhalten. Zweitens birgt diese Option insofern das Risiko einer Fragmentierung des Binnenmarktes, als auf regionaler Ebene wahrscheinlich unterschiedliche Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzungen usw. eingeführt würden.

Option 2 – Stufe II der Grenzwerte für Abgasemissionen

Die Senkung der EU-Grenzwerte für Abgasemissionen von Wassersportmotoren auf das Niveau der USA wäre mit ökologischen Verbesserungen, aber auch mit hohen Kosten der Motorenhersteller für die Einhaltung der Vorschriften verbunden.

Bewertung der vermiedenen Schäden / Jahr im Vergleich zu Option 1

	Durchschnittl. jährliche Einsparungen (Mio. EUR) – vermiedene Schäden / Tonne Emissionen (NO_x)	Durchschnittl. jährliche Einsparungen (Mio. EUR) – vermiedene Schäden / Tonne Emissionen (PM)
Option 2 – Stufe II	9,5 - 45,5 Mio. EUR	3,2 - 18,2 Mio. EUR

Schätzung der Gesamtkosten für die Einhaltung der Vorschriften / Jahr

	Dieselmotoren	Benzinmotoren
Option 2 – Stufe II	5,7 - 19 Mio. EUR	5,1 - 10,6 Mio. EUR

Option 3 – Stufe II der Grenzwerte für Abgasemissionen in Kombination mit verschiedenen Abhilfemaßnahmen für Motorenhersteller

Die Einhaltung strengerer Emissionsnormen wird zusätzliche Kosten verursachen. Daher wurden verschiedene Maßnahmen zur Minderung der wirtschaftlichen und sozialen Kosten geprüft.

Teiloption 3.1 – Einsatz eines Flexibilitätssystems

Der Einsatz eines Flexibilitätssystems wurde nicht in die engere Wahl gezogen. Diese Möglichkeit bietet sich für den besonderen Fall an, dass ein Originalausrüstungshersteller zusätzliche Vorlaufzeit benötigt, um die Auslegung seiner Maschinen an neu entwickelte Motoren anzupassen, nicht jedoch generell für Motorenhersteller.

Teiloption 3.2 — Einführung einer Übergangsfrist für alle Motorenhersteller

Diese Option der Einführung einer dreijährigen Übergangsfrist für die Hersteller trägt der auf dem US-Markt gewährten Flexibilität und der Zeit bis zum vollständigen Inkrafttreten der Grenzwerte für Abgasemissionen in den USA Rechnung. Die meisten Motorenhersteller dürften diese Grenzwerte bereits bei ihrer Produktion erfüllen.

Bewertung der vermiedenen Schäden / Jahr im Vergleich zu Option 1

	Durchschnittl. jährliche Einsparungen (Mio. EUR) – vermiedene Schäden / Tonne Emissionen (NOx)	Durchschnittl. jährliche Einsparungen (Mio. EUR) – vermiedene Schäden / Tonne Emissionen (PM)
Teiloption 3.2 - Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist	7,1 - 34,2 Mio. EUR	2,4 - 13,7 Mio. EUR

Schätzung der Gesamtkosten für die Einhaltung der Vorschriften / Jahr

	Dieselmotoren	Benzinmotoren
Teiloption 3.2 - Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist	2 - 8 Mio. EUR	1,8 - 5 Mio. EUR

Die Einführung einer Übergangsfrist gewährt den Unternehmen eine Minderung der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Grenzwerte der Stufe II und ist mit keinem großen Verwaltungsaufwand verbunden. Allerdings wurde ein KMU-Test durchgeführt, da diese Option möglicherweise nicht genau auf den speziellen Bedarf der KMU zugeschnitten ist.

Der KMU-Test hat ergeben, dass die Erfüllung der neuen Emissionsgrenzwerte mit zusätzlichen Kosten für die Einhaltung der Vorschriften und teilweise auch für den Verwaltungsaufwand verbunden ist. Die KMU verfügen im Vergleich zu größeren Unternehmen nicht über ausreichende Liquidität oder Zugang zu Finanzierungsmitteln für die Bestreitung dieser Investitionen. Die Stakeholder-Konsultation hat ergeben, dass KMU, die Benzinmotoren mit geringer Leistung herstellen, große Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Grenzwerte der Stufe II haben werden. Besonders betroffen sind Benzin-Außenbordmotoren mit geringer Leistung (d. h. $P_N \leq 15$ kW), da die Entwicklung derartiger Motoren, die diese strengeren Emissionsgrenzwerte erfüllen, mit einem hohen Investitionsaufwand verbunden ist. Da Motoren mit geringerer Leistung niedrigere Erträge erzielen, sind die Amortisationszeiten länger als bei den leistungsstärkeren Motorenkategorien.

Teiloption 3.3 – Einführung einer Übergangsfrist für alle Motorenhersteller + einer spezifischen Übergangsfrist für kleine und mittlere Motorenhersteller, die auf dem EU-Markt benzinbetriebene Außenbordmotoren mit einer Leistung von ≤ 15 kW in Verkehr bringen (3+3 Jahre).

Die ökologischen Auswirkungen dieser Abhilfemaßnahme werden wie folgt veranschlagt: die HC+NO_x-Emissionen dürften sich auf rund 6,16 Tonnen/Jahr mehr belaufen, als dies bei Teiloption 3.2 der Fall sein dürfte. Dies entspricht 0,015 % der gesamten jährlichen HC+NO_x-Emissionen. Dieser Wert macht gemessen an den gesamten jährlichen Abgasemissionen von Sportbooten keinen nennenswerten Unterschied aus. Eine zusätzliche Übergangsfrist von 3 Jahren wird verhindern, dass kleine und mittlere Benzinmotorenhersteller ihre Produktion einstellen müssen. Der weltweite Marktanteil der kleinen und mittleren Benzinmotorenhersteller beläuft sich auf rund 0,5 %. Daher ist diese zusätzliche Maßnahme zugunsten dieser Hersteller nur mit marginalen Auswirkungen auf den Markt verbunden.

Vergleich der Optionen

	Durchschnittl. jährl. Änderung der Emissionen von HC+NO _x (%)	Durchschnittl. jährl. Änderung der Emissionen von PM (%)	Durchschnittl. jährl. Änderung der Emissionen von CO (%)
Option 2 – Grenzwerte Stufe II	-26,51 %	-45,08 %	20,56 %
Teiloption 3.1 – Stufe II + Flexibilitätssystem	-23,96 %	-28,20 %	17,99 %
Teiloption 3.2 – Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist	-19,88 %	-33,81 %	15,42 %
Teiloption 3.3 – Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist + befristete Sonderregelung für kleine Benzinmotorenhersteller	-19,78 %	-33,81 %	15,36 %

Wirtschaftlicher Nettonutzen (Einsparungen/Kosten)

	Nettonutzen (Mio. EUR)
Option 2 – Grenzwerte Stufe II	1,9 - 34,1 Mio. EUR
Teiloption 3.1 – Stufe II + Flexibilitätssystem	4,8 - 34,6 Mio. EUR
Teiloption 3.2 – Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist	5,7 - 34,9 Mio. EUR
Teiloption 3.3 – Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist + befristete Sonderregelung für kleine Benzinmotorenhersteller	5,7 - 34,8 Mio. EUR

Vergleich der sozialen Auswirkungen gemessen in Arbeitsplätzen pro Jahr

	Arbeitsplatzverluste bei Dieselmotoren	Arbeitsplatzverluste bei Benzinmotoren

	insgesamt	insgesamt
Option 2 – Grenzwerte Stufe II	unter 100	unter 100
Teiloption 3.1 – Stufe II + Flexibilitätssystem	unter 10	unter 100
Teiloption 3.2 – Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist	Arbeitsplatzverluste unwahrscheinlich	unter 100
Teiloption 3.3 – Stufe II + zusätzliche Übergangsfrist + befristete Ausnahmeregelung für kleine Benzinmotorenhersteller	Arbeitsplatzverluste unwahrscheinlich	Arbeitsplatzverluste unwahrscheinlich

Grundsätzlich erfüllen alle Optionen die allgemeinen Ziele, da sie erstens zu einer Verringerung der Luftverschmutzung führen, zweitens einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die im EU-Markt tätigen Motorenhersteller bieten und drittens eine Angleichung der Emissionsanforderungen an die in den USA geltenden Vorschriften gewährleisten. Allerdings wird Option 2 dem spezifischen Ziel des Schutzes kleiner anfälliger Unternehmen vor einer Verschlechterung ihrer Marktposition nicht hinreichend gerecht. Mit der Teiloption 3.3 wird diesem Anliegen hingegen Rechnung getragen.

Die Teiloption 3.3 bietet für KMU den besten Kompromiss in Bezug auf die Kombination aus ökologischen Auswirkungen und wirtschaftlichen und sozialen Einbußen. Daher hat sie den Status der bevorzugten Option erlangt.

B. Folgen der Grenzwerte für die Geräuschemissionen von Motoren

Option 1: Folgen einer unveränderten Politik

Eine Beibehaltung der gegenwärtigen Grenzwerte für die Geräuschemissionen gewährleistet, dass der Binnenmarkt dank harmonisierter Grenzwerte für Geräuschemissionen aufrechterhalten wird, die Unternehmen aber gleichzeitig auch Kosten für die Einhaltung der Vorschriften sparen, da sie nicht in neue Technologien investieren müssen, um die Emissionsanforderungen erfüllen zu können. Auf diese Weise lässt sich ein größerer ökologischer Nutzen durch maßgeschneiderte nationale Maßnahmen erreichen, die eigens für die Gebiete konzipiert werden, in denen in den einzelnen Ländern ein reger Sportbootverkehr herrscht.

Die Mitgliedstaaten hätten gewisse Gestaltungsspielräume für spezifische Maßnahmen, mit denen sich ein wirksamer Lärmschutz erzielen ließe, denn von Sportbooten hervorgerufene Lärmbelästigungen sind nicht nur auf die Geräuschemissionen der Motoren zurückzuführen.

Option 2: Folgen strengerer Grenzwerte für Geräuschemissionen

Durch Sportboote verursachter Lärm ist nicht ausschließlich auf Geräuschemissionen des Bootes zurückzuführen, sondern auf eine Kombination verschiedener Faktoren (Beanspruchung/Geschwindigkeit des Bootes, Geräuschpegel des Motors und des Schiffsrumpfes, subjektive Kriterien im Zusammenhang mit der Umgebung, den dem Lärm

ausgesetzten Personen usw.). Die Gewichtung dieser Faktoren fällt von Boot zu Boot unterschiedlich aus. Da die Richtlinie nur auf die unter sterilen Bedingungen gemessenen Geräuschemissionen des Bootes Einfluss nehmen kann, kann sie nur die Änderung begrenzter Quellen des vom Nutzer/Zuschauer empfundenen Gesamtlärms bewirken. Die Einschränkung eines einzigen Lärmfaktors (wie der Geräuschemissionen der Motoren) würde nicht die erwartete Verringerung der Gesamtlärmbelastigung bewirken, wäre aber für die Hersteller mit hohen Kosten für die Einhaltung der Vorschriften verbunden.

Gesamtschalldämmung, die mit der Verringerung der Geräuschemissionen von Motoren erzielt werden kann

Motortyp	Schalldämmung des Motors (in dB)	Erzielte Schalldämmung des Bootes insgesamt (in dB)
Außenbord $P_N > 40 \text{ kW}$	-6 / -8	-3
Außenbord $10 < P_N < 40 \text{ kW}$	-4 / -5	-3
Außenbord $P_N < 10 \text{ kW}$	-4 / -5	-3
PWC $P_N > 40 \text{ kW}$	-4 -3	-3 -2 / -1

C. Folgen der Maßnahmen zur Angleichung der Sportboote-Richtlinie an den neuen Rechtsrahmen (NLF)

Diese Angleichung dürfte im Wesentlichen positive Auswirkungen haben, da die horizontalen Bestimmungen bestimmte Fragen klären, die gegenwärtig noch mit einer gewissen Unsicherheit behaftet sind. Diese Rechtssicherheit wird allen Seiten zugute kommen: den Wirtschaftsakteuren, den nationalen und EU-Verwaltungen sowie den Verbrauchern. Bestimmte Verpflichtungen, die den Wirtschaftsakteuren auferlegt werden, können allerdings zu wirtschaftlichen Folgen in Form zusätzlicher Kosten für die Wirtschaftsbeteiligten führen.

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Als Hauptinstrument kommt die Marktüberwachung durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zum Tragen. Die Kommission wird Probleme im Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Anwendung der Sportboote-Richtlinie mit folgenden Mitteln aufdecken:

- regelmäßige Berichte, die die Mitgliedstaaten der Kommission zu übermitteln haben,
- Sitzungen der ADCO-Gruppe,
- die im Rahmen von Artikel 23 der Verordnung 765/2008/EG vorgesehenen Systeme für den Informationsaustausch,
- die Gruppe der notifizierten Stellen, die die einheitliche Anwendung der Regeln für die Konformitätsbewertung koordiniert.