COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.6.2007
COM(2007) 313 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Informe sobre las posibilidades de seguir mejorando las características medioambientales de los motores de las embarcaciones de recreo, presentado con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2003/44/CE por la que se modifica la Directiva 94/25/CE relativa a las embarcaciones de recreo

{SEC(2007)770}
{SEC(2007)819}

1. INTRODUCCIÓN

En la Directiva 94/25/CE («Directiva relativa a las embarcaciones de recreo»: DER) se establecen requisitos esenciales de diseño y construcción de embarcaciones de recreo que deben cumplirse para permitir la libre circulación de estos productos en el mercado interior. La DER ha sido modificada por la Directiva 2003/44/CE, en la que se establecen límites armonizados para las emisiones sonoras y de escape a los que las embarcaciones deben ajustarse para poder acceder libremente a los mercados de toda la UE.

En virtud del artículo 2 de la Directiva 2003/44/CE, a más tardar al término de 2006, la Comisión debe presentar *un informe sobre las posibilidades de seguir mejorando las características medioambientales de los motores y estudiar, entre otras cosas, la necesidad de revisar las categorías de diseño de las embarcaciones* y, al término de 2007, *si se considera necesario, de acuerdo con el informe, (...) propuestas adecuadas al Parlamento Europeo y al Consejo*. Asimismo, exige que, a la vista de la experiencia adquirida, se tenga en cuenta:

a) la necesidad de seguir reduciendo las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras a fin de cumplir los requisitos de protección del medio ambiente;

b) las posibles ventajas que ofrece un sistema de control de conformidad de los motores en funcionamiento;

c) la disponibilidad de técnicas rentables de control de emisiones;

d) la necesidad de reducir la evaporación y el vertido del combustible;

e) la posibilidad de acordar normas internacionales para las emisiones de escape y las emisiones sonoras;

f) la posibilidad de simplificar el sistema para los procedimientos de evaluación de la conformidad.

En respuesta a esta exigencia, la Comisión ha realizado lo siguiente:

(1) Un estudio en el que se realiza un inventario pormenorizado y un examen comparativo de la situación actual y de los avances en la tecnología y la legislación a escala mundial relacionadas con el comportamiento medioambiental de los motores de embarcaciones de recreo. El estudio condujo a la identificación de cuatro hipótesis posibles para reducir más los límites de emisiones de escape y también estudió detalladamente los elementos a) a f) antes expuestos.

(2) Una evaluación de impacto, en la que se determinan y se miden con detalle la incidencia y los efectos distributivos de las cuatro hipótesis de nuevas medidas de reducción de las emisiones y se compara dicha incidencia mediante un análisis multicriterios; para la comparación, se utilizó la situación actual como opción referencia.

(3) Una serie de reuniones de consulta con las partes interesadas (autoridades de los Estados miembros, sector y asociaciones de usuarios) para informarlas de las actividades emprendidas y del avance realizado en el curso de los estudios mencionados y recoger sus comentarios sobre los resultados.

(4) En el contexto Diálogo Empresarial Transatlántico UE–EE.UU., los servicios de la Comisión, la Environmental Protection Agency (Agencia de Protección del Medio Ambiente) de EE.UU y el sector de las embarcaciones de recreo celebraron una serie de reuniones para sondear las posibilidades de alinear en los Estados Unidos y en la UE la futura legislación sobre emisiones de las embarcaciones de recreo.

2. OBJETIVOS

El presente informe estudia las posibilidades de seguir mejorando las características medioambientales de los motores de las embarcaciones de recreo y la necesidad de revisar las categorías de diseño de las embarcaciones. Asimismo, examina los elementos que la Comisión debe tener en cuenta a la vista de la experiencia adquirida. De acuerdo con los objetivos generales del Plan de acción «simplificar y mejorar el marco regulador» y las Orientaciones sobre la evaluación de impacto de la Comisión, el informe tiene por objetivo identificar opciones normativas adecuadas y sopesa si es conveniente presentar propuestas legislativas. Señala la necesidad de explorar más las posibilidades de maximizar el potencial de reducción de emisiones de las embarcaciones de recreo y concluye que, dependiendo del resultado de dicho estudio, la Comisión podría plantearse presentar más adelante propuestas adecuadas.

3. EXPERIENCIA ADQUIRIDA

La experiencia adquirida con la aplicación de las modificaciones de la DER relativas a las emisiones sonoras y de escape es muy limitada, debido a lo breve del período transcurrido entre la fecha de aplicación plena de dichas modificaciones y el plazo de presentación del presente informe. Las modificaciones han provocado algunas dificultades relativas a la aplicación en su debido momento de las mismas por parte de los Estados miembros y su aplicación por parte de los fabricantes y organismos notificados.

A pesar de que pasaron cinco años desde la presentación de la propuesta de modificación en 2000 y la fecha de aplicación de las modificaciones en 2005, parte del sector no comenzó a prepararse a tiempo para su aplicación. Por lo tanto, el período transitorio de un año, cuyo objetivo consistía en permitir a los fabricantes vender sus existencias de productos manufacturados conforme a las normas nacionales en vigor antes de la adopción de las modificaciones de la DER, fue empleado por los fabricantes y los organismos notificados para adaptarse a los nuevos procedimientos de evaluación de la conformidad y a los nuevos requisitos medioambientales introducidos por las modificaciones de la DER.

Los retrasos experimentados por los Estados miembros al transponer las modificaciones de la DER, por una parte, y el carácter limitado del número de organismos notificados disponibles inicialmente para realizar las tareas de evaluación de la conformidad relacionadas con los requisitos de emisiones, por otra parte, se añadieron a las dificultades sufridas.

La Comisión se centró en mitigar dichas dificultades al máximo apoyando a todas las partes implicadas a la hora de aplicar las modificaciones de la Directiva y, cuando fue necesario, incoando los procedimientos pertinentes contra los Estados miembros que no notificaron dentro del plazo sus medidas nacionales de aplicación. Estas

acciones permitieron aclarar la situación antes de que las modificaciones se aplicaran plenamente el 1 de enero de 2006.

A la vista de esta experiencia, debe prestarse especial atención al tiempo que necesitan todas las partes implicadas para adaptarse a cualquier nuevo cambio que pueda plantearse, así como a las expectativas legítimas de las empresas sobre la estabilidad y la seguridad jurídica que necesitan para planificar sus procesos de diseño y fabricación y las inversiones correspondientes a la luz de cualquier posible cambio posterior que se pueda plantear de las exigencias de la Directiva.

4. NECESIDAD Y POSIBILIDADES DE SEGUIR REDUCIENDO LAS EMISIONES

4.1. Incidencia de la navegación de recreo en la calidad global y local de la atmósfera

A partir de los resultados del estudio mencionado en el apartado 1.1[1], puede concluirse que, con los actuales límites de emisiones vigentes, la contribución de la navegación de recreo a la contaminación global de la atmósfera es de poca importancia.

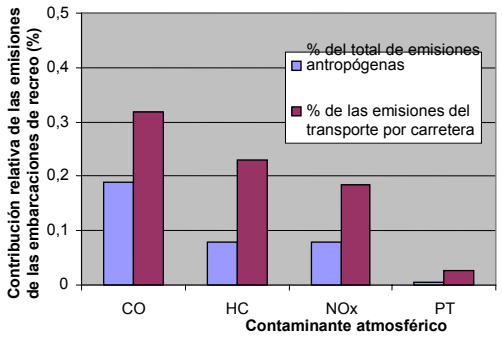

Figura 1. Contribución relativa de las emisiones de las embarcaciones de recreo a la contaminación atmosférica global en EU-15

El la figura 1 se muestra que la cantidad estimada de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (PT) emitidas por una flota de embarcaciones de recreo que cumpla los límites actuales de emisión no es significativa en comparación con el total de emisiones antropógenas y a las emisiones globales del transporte por carretera en los EU-15 (base: cifras correspondientes a 1998 comunicadas por la Agencia Europea de Medio Ambiente).

En el estudio y en la evaluación de impacto mencionados en el apartado 1.1 se realizaron simulaciones para evaluar hasta qué punto una reducción suplementaria de los límites de emisión puede contribuir a minimizar el impacto medioambiental de la navegación de recreo.

[1] http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/doc/rc_study_exec_sum.pdf

4.2. Identificación de posibles mejoras suplementarias e hipótesis

El estudio identificó las siguientes posibilidades de mejora:

– Para los motores de encendido por chispa fueraborda, pasar de la tecnología de dos tiempos a la tecnología de inyección directa de dos tiempos y cuatro tiempos.

– Para los motores de encendido por chispa intraborda, actualizar la tecnología de manera que sea equivalente a los avances en otras aplicaciones, en particular en el ámbito de la automoción, y posiblemente utilizar catalizadores de oxidación como tecnología de postratamiento.

– Para los motores intraborda de encendido por compresión, actualizar la tecnología de manera que sea equivalente a los avances en otros ámbitos, en particular en el de los motores utilizados en máquinas móviles no de carretera .

A partir de estas consideraciones de posibilidades de realización técnica y una vez consultadas las partes interesadas, en el estudio se desarrolló un planteamiento basado en hipótesis, en el que se señalaron las siguientes opciones para una reducción suplementaria de los límites de emisión:

– Opción 1: los motores de encendido por chispa de dos y cuatro tiempos tienen que cumplir los actuales límites de emisión de la Directiva correspondientes a los motores de encendido por chispa de cuatro tiempos. Los motores de encendido por compresión deben ajustarse a los límites de emisión de la fase III A correspondientes a los motores de las embarcaciones comerciales utilizados en los barcos de la navegación interior, con arreglo a la Directiva sobre máquinas móviles no de carretera.

– Opción 2: los motores de encendido por chispa de dos y cuatro tiempos tienen que cumplir los límites de emisiones de escape, que corresponden al 75 % de los actuales límites de emisión de la Directiva correspondientes a los motores de encendido por chispa de cuatro tiempos. Los motores de encendido por compresión tienen que ajustarse a los límites de emisión de la fase IIIA de uso general de la Directiva sobre máquinas móviles no de carretera.

– Opción 2A: como la opción 2, pero a los motores de encendido por chispa con una potencia inferior a 30 kW se les aplicarían los límites actuales de emisiones de escape de la Directiva correspondientes a los motores de inyección por chispa de cuatro tiempos.

– Opción 2B: a los motores de encendido por chispa se les aplicaría la opción 2 y los motores de encendido por compresión tendrían que ajustarse a los límites de emisiones de la fase II de la Directiva sobre máquinas móviles no de carretera.

4.3. Evaluación de impacto de las opciones con respecto de la opción de referencia

Se ha evaluado minuciosamente el impacto de las cuatro hipótesis anteriores y de la opción de referencia, a saber, mantener los límites de emisiones actuales de la Directiva, con el fin de identificar y medir con detalle la incidencia técnica,

medioambiental, económica y social y los efectos distributivos de dichas opciones y comparar sus efectos mediante un análisis multicriterios[2].

4.3.1. *Incidencia técnica y evaluación del coste de conformidad*

Para evaluar la incidencia técnica de las hipótesis, se señalaron en cada segmento de motor las tecnologías clave para ajustarse a las opciones y se calculó el coste de los cambios tecnológicos necesarios teniendo en cuenta, en su caso, la necesidad de adaptar tales tecnologías al medio marino y su grado de disponibilidad para el sector de las embarcaciones de recreo. Se adjunta en un anexo un resumen del análisis detallado del coste de conformidad (véase el Resumen de la evaluación de impacto).

4.3.2. *Evaluación del impacto medioambiental*

La evaluación de impacto medioambiental de la opción de referencia y las hipótesis se realizó mediante la creación de modelos de puertos deportivos con una flota de embarcaciones de recreo y sus pautas de uso en entornos típicos de lago, costa y vía de navegación interior de la UE. Estos modelos se emplearon para calcular el efecto de las hipótesis en la cantidad anual de contaminantes atmosféricos emitidos por la flota de embarcaciones de recreo en la UE. Los resultados se resumen en el cuadro 1:

Contaminante atmosférico→ ↓Opción	CO		HC + NOx		PT		Total	
	kt/año	%	kt/año	%	kt/año	%	kt/año	%
Opción de referencia	153,1		40,9		0,6		194,6	
Opción 1	153,1	0	32,7	-20	0,4	-33	186,2	-4,3
Opción 2	153,1	0	28,2	-31	0,4	-33	181,7	-6,6
Opción 2A	153,1	0	27,4	-33	0,4	-33	180,9	-7,0
Opción 2B	153,1	0	31,5	-23	0,4	-33	185,0	-5,0

Cuadro 1. Cantidad estimada de emisiones de escape de las embarcaciones de recreo en kilotoneladas/año y porcentaje de potencial de reducción de emisiones de las hipótesis con respecto a la opción de referencia.

4.3.3. *Evaluación de impacto económico, social y competitivo*

En el anexo del presente informe se adjunta una descripción general detallada de la incidencia económica, social y competitiva de las hipótesis. En el cuadro 2 se resumen los principales resultados correspondientes a los tres sectores según los motores tenidos en cuenta: motores de encendido por compresión (CI), de encendido por chispa (SI) y motos acuáticas (PWC).

	Coste de conformidad bruto medio (millones EUR)				Incidencia en los precios (%)			Incidencia en el empleo (pérdidas de puestos de trabajo)			
Sector→	CI	SI	PWC	total	CI	SI	PWC	CI	SI	PWC	total

[2] http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/directive_03_44.htm

Opción 1	147,1	6,4	2,0	155,5	+4,4	+0,7	+1,9	-37	-86	-6	-129
Opción 2	245,2	121,0	5,1	371,3	+10	+10	+4,9	-85	-86	-16	-187
Opción 2A	245,2	104,7	2,0	351,9	+10	+7,7	+1,9	-85	-86	-6	-177
Opción 2B	150,2	104,7	2,0	256,9	+4,4	+7,7	+1,9	-37	-86	-6	-129

Cuadro 2. Estimación del coste de conformidad bruto, la incidencia en los precios y en el empleo de las cuatro hipótesis comparadas con la opción de referencia.

4.3.4. Comparación de las opciones: análisis multicriterios

Con arreglo a las Directrices de evaluación de impacto, las cuatro hipótesis y la opción de referencia se han comparado mediante un análisis multicriterios a partir de los siguientes principios: eficacia (grado en que el objetivo de reducción de emisiones puede alcanzarse), eficiencia (costes de conformidad directos e indirectos) y coherencia (equilibrio de incidencias positivas y negativas - relación coste/beneficio). Los resultados se resumen en el cuadro 3:

Criterio →	Eficacia (total de reducción de emisiones)	Eficiencia (total de coste de conformidad y costes sociales) (millones EUR – puestos de trabajo)		Coherencia (coste/beneficio = coste de conformidad y costes sociales por kt/año reducción emisiones) (millones EUR – puestos de trabajo)	
Opción 1	8,4 kt/año (-4,3%)	+155,5 m€	-129 p.t.	+18,5 m€	-15,4 p.t.
Opción 2	12,9 kt/año (-6,6%)	+371,3 m€	-187 p.t.	+28,8 m€	-14,5 p.t.
Opción 2A	13,5 kt/año (-7,0%)	+351,9 m€	-177 p.t.	+26,1 m€	-13,1 p.t.
Opción 2B	9,6 kt/año (-5,0%)	+256,9 m€	-129 p.t.	+26,8 m€	-13,4 p.t.

Cuadro 3. Resultados del análisis multicriterios de las hipótesis con respecto a la opción de referencia

De los resultados se deduce que cada hipótesis tendría un coste social situado de entre 13 y 15 pérdidas de puestos de trabajo por cada kilotonelada de reducción anual de la contaminación, junto con un potencial relativamente bajo de reducción (de entre 4,3 % y 7 %) sobre la aportación de las embarcaciones de recreo a la contaminación global.

Por otra parte, según los métodos desarrollados para calcular el coste monetario del daño asociado a las emisiones de contaminantes atmosféricos[3], la valoración monetaria del daño evitado al reducir las emisiones se sitúa entre los 2 500 a 8 200 EUR por cada tonelada de emisiones de NOx evitadas por año, y entre los 13 000 a 51 000 EUR por cada tonelada de emisiones de PT evitadas por año. Estas cifras indican que los costes de conformidad de la reducción de emisiones de estos contaminantes no son superiores a los beneficios medioambientales en términos

[3] http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_cba_externalities.pdf

monetarios, y deberían constituir un incentivo para intentar conseguir una mayor reducción de emisiones manteniendo una relación coste/beneficio positiva.

En vista de las conclusiones del Consejo Europeo de Bruselas de marzo de 2007 sobre la protección del clima y el compromiso de la Comisión para liderar este proceso regulador, debe realizarse el máximo esfuerzo por optimizar aún más el potencial de reducción, teniendo debidamente en cuenta la estrategia temática sobre contaminación atmosférica y los objetivos medioambientales conexos que ya se han establecido[4].

Para cumplir dicho objetivo, la Comisión tiene la intención de evaluar otras hipótesis basabas en las normas más restrictivas e impulsoras de la tecnología que ya se aplican o que se prevé aplicar en otras partes del mundo, en particular en los EE.UU. Tal planteamiento también tendría en cuenta la necesidad de que los fabricantes de motores de la UE que actúan en el mercado mundial mantengan y refuercen su posición competitiva frente a competidores de terceros países. Por otra parte, será necesario prestar atención a la posición vulnerable de las pequeñas y medianas empresas (PYME) de la UE que sólo actúan en el mercado de ésta.

De hecho, la evaluación de las incidencias sociales mostró que el coste social de cualquier medida de reducción suplementaria de las emisiones recaería principalmente en las PYME establecidas en la UE, y los estudios de casos señalan que la realización de cualquiera de las hipótesis amenazaría gravemente el futuro del único fabricante de motores fueraborda auténticamente establecido en la UE. Por lo tanto, podrían estudiarse medidas de acompañamiento adecuadas con el fin de proporcionar un equilibrio óptimo entre un máximo de reducción de las emisiones y un mínimo de costes sociales.

Sería necesario emplear más tiempo y realizar más estudios para evaluar el impacto y la oportunidad de un planteamiento tan ambicioso de reducción al mínimo de la aportación al cambio climático de las embarcaciones de recreo motorizadas mitigando los costes sociales y las repercusiones negativas correspondientes para las PYME establecidas en la UE. La Comisión lo hará mediante un estudio de evaluación de impacto complementario, en estrecha consulta con todos los interesados, e informará posteriormente de ello al Parlamento Europeo y al Consejo para determinar si convendría proponer medidas legislativas para apoyar un planteamiento tan ambicioso.

5. NECESIDAD DE REDUCIR MÁS LAS EMISIONES SONORAS

El estudio ha mostrado que reducir más el ruido de los motores sólo puede ser efectivo en el caso de las embarcaciones de baja potencia, pero esta categoría ya tiene la incidencia sonora más baja. La incidencia sonora de las embarcaciones de alta potencia es mayor debido al efecto combinado del ruido del motor y del casco. La incidencia sonora de este tipo de embarcaciones no puede reducirse mediante medidas dirigidas solamente al motor, por lo que también serían necesarias medidas de reducción del ruido para el casco. Como esto último no siempre es posible técnicamente, el estudio concluye que la reducción de las emisiones sonoras en zonas

[4] Las referencias figuran en el capítulo 2 del Resumen de la evaluación de impacto.

sensibles desde el punto de vista medioambiental debe conseguirse por otros medios, como las medidas operativas que regulan la utilización de tales embarcaciones.

6. POSIBLES VENTAJAS QUE OFRECE UN SISTEMA DE CONTROL DE CONFORMIDAD DE LOS MOTORES EN FUNCIONAMIENTO

El objetivo de un sistema de control de la conformidad de los motores en funcionamiento tiene por objetivo comprobar la durabilidad del motor, es decir, la conformidad permanente con los requisitos sobre emisiones en condiciones reales de utilización. El estudio concluyó que, con los límites actuales de emisiones de la Directiva, la durabilidad no constituye problema alguno. La experiencia ha mostrado que, en general, la durabilidad de las medidas de reducción de las emisiones no constituye un problema grave a no ser que se introduzcan sistemas de postratamiento. Cuando dichas medidas supongan un reglaje del motor que el usuario pueda considerar desfavorable, existe el riesgo de que el usuario lo cambie (manipulación indebida). Además, los cálculos realizados para las motocicletas Euro 3 demostraron que el efecto potencial de un sistema de conformidad de los motores en funcionamiento se sitúa tan sólo entre el 0,002 % y el 0,12 % del total de emisiones de las motocicletas. También debe tenerse en cuenta que un sistema de conformidad de los motores en funcionamiento no sería posible a no ser que todos los Estados miembros de la UE implantasen un sistema fiable de registro de los motores y las embarcaciones en las que están instalados. Asimismo, las posibilidades de realizar este tipo de mediciones en una embarcación de recreo pequeña durante su funcionamiento son bastante limitadas y hasta ahora no se han creado métodos de ensayo adecuados y fiables que puedan utilizarse fácilmente en la práctica. A la vista de lo limitado de los beneficios medioambientales y las dificultades técnicas y logísticas de un sistema de conformidad de los motores en funcionamiento, no conviene presentar propuestas para la implantación de un sistema de este tipo en la flota de embarcaciones de recreo de la UE.

7. DISPONIBILIDAD DE TÉCNICAS RENTABLES DE CONTROL DE EMISIONES

En el capítulo 4 se indicaron las técnicas disponibles para el control de las emisiones y se examinaron los costes asociados. De las estimaciones de los costes de conformidad se deduce que una tecnología de control de las emisiones que vaya más allá del reglaje de los componentes del motor o la sustitución de éstos por otros más modernos fácilmente disponibles debido a su aplicación en motores de otros sectores es posible, pero con un coste considerable. En particular, se está desarrollando y ensayando la fiabilidad en el medio marino de la tecnología de postratamiento que utiliza catalizadores por oxidación, que puede resultar una técnica eficiente para maximizar el potencial de reducción de emisiones de las embarcaciones marinas de recreo.

8. NECESIDAD DE REDUCIR LA EVAPORACIÓN Y EL VERTIDO DEL COMBUSTIBLE

Las principales fuentes de evaporación de combustible en las embarcaciones de recreo son la permeación de los hidrocarburos a través de los depósitos y conductos del combustible (70 %) y las pérdidas por respiro diurno (23 %). Estas pérdidas se

deben a los cambios diarios de la temperatura atmosférica, que pueden causar la expansión y la contracción del aire de un depósito de combustible, lo que provoca la salida de una mezcla de aire y combustible durante el calentamiento. La solución técnica para reducir las pérdidas por el respiro diurno consiste en dejar que el depósito de combustible pueda respirar por un sistema de recuperación de vapores consistente en un filtro relleno de carbón activado. No obstante, no se ha ensayado lo suficiente la utilización de estos filtros y no se ha probado su efectividad en un medio marino, en el que la humedad o el agua puede entrar en el filtro e impedir su funcionamiento correcto. La permeación de los depósitos puede reducirse recubriendo las superficies de los depósitos mediante fluoración o sulfonación. Sin embargo, estas técnicas suponen peligros para el medio ambiente, por lo que es necesario investigar más para desarrollar técnicas de recubrimiento de depósitos que respeten el medio ambiente. La permeación del combustible por los tubos puede reducirse utilizando materiales adecuados para dichos tubos, lo que debe recogerse en las normas armonizadas correspondientes creadas para completar la DER.

El vertido de combustible se produce principalmente cuando los usuarios de las embarcaciones repostan combustible mediante bidones. Este problema debe abordarse a escala nacional y con arreglo al principio de subsidiariedad, la Comisión considera que corresponde a los Estados miembros prever medidas operativas, en su caso, para reducir la contaminación provocada por los vertidos.

9. POSIBILIDAD DE CONSENSUAR NORMAS INTERNACIONALES PARA LAS EMISIONES DE ESCAPE Y LAS EMISIONES SONORAS

En el marco del Diálogo Empresarial Transatlántico UE–EE.UU. se ha intentado explorar con la Environmental Protection Agency de dicho país posibles sinergias entre las legislaciones estadounidense y de la UE sobre emisiones de escape de embarcaciones recreativas. No obstante, en dichas conversaciones se vio que las divergencias en los objetivos regulatorios y en los planteamientos normativos entre los EE.UU. y la UE reducían considerablemente las posibilidades de consensuar la aproximación transatlántica de la futura legislación sobre las embarcaciones de recreo.

Sin embargo, la Comisión considera importante seguir observando la evolución de la normativa estadounidense sobre embarcaciones de recreo y evaluar hasta qué punto podría servir de base para un planteamiento más ambicioso de reducción al mínimo de la incidencia de las emisiones de escape de las embarcaciones de recreo. Como ya se ha mencionado, la Comisión tiene la intención de evaluar minuciosamente el impacto de un planteamiento de este tipo e informar del resultado de dicho análisis más adelante.

Se han producido avances sustanciales en la normalización internacional de los ensayos de emisiones sonoras, basados en los resultados del proyecto de investigación «Soundboat», financiado por la UE, lo que permitirá desarrollar un método alternativo y menos costoso de ensayo de la conformidad de las emisiones sonoras en el marco de la norma internacional ISO 14509. Debido a que dicha norma ya se menciona en la DER, no será necesario recurrir a más propuestas legislativas para incorporar tal método, el cual, una vez adoptado, reducirá significativamente la

carga que supone para los fabricantes demostrar la conformidad de sus embarcaciones con los requisitos en materia de emisiones sonoras.

10. POSIBILIDAD DE SIMPLIFICAR EL SISTEMA PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

Con las modificaciones de la DER de 2003 se ampliaron considerablemente las posibilidades de elección de módulos ofrecida a las empresas para la evaluación de la conformidad. No obstante, la experiencia con estas amplias posibilidades de elección de módulos es demasiado limitada para evaluar si estos procedimientos podrían simplificarse. Además, la Comisión considera que la simplificación del sistema de procedimientos de evaluación de la conformidad debería tratarse en un contexto más amplio. Recomienda esperar al resultado de las conversaciones interinstitucionales sobre la propuesta de la Comisión relativa a la revisión de los principios que rigen la legislación de nuevo enfoque antes de plantearse cualquier otra acción específica en el contexto de la DER.

11. NECESIDAD DE REVISAR LAS CATEGORÍAS DE DISEÑO DE LAS EMBARCACIONES

Se alcanzó un acuerdo sobre la revisión de las categorías de diseño A y D, fruto de las conversaciones interinstitucionales referentes a la propuesta de modificación de la Directiva 94/25/CE. La consulta de las partes interesadas acerca de la necesidad de proceder a más revisiones de las categorías de diseño de las embarcaciones produjo puntos de vista divergentes: el sector de las embarcaciones de recreo estaba en contra y las asociaciones de navegación de recreo se manifestaron a favor. Tomando todos los elementos y puntos de vista en cuenta, la Comisión considera que no hay pruebas sólidas que sugieran que se podría mejorar la seguridad general de las embarcaciones de recreo modificando las categorías actuales de diseño o añadiendo nuevas categorías.

12. CONCLUSIÓN

A la luz de la limitada experiencia adquirida con la aplicación de la DER modificada y teniendo en cuenta los resultados del presente informe acerca de cada elemento especificado en el artículo 2 de la Directiva 2003/44/CE, la Comisión proyecta seguir examinando las posibilidades de maximizar el potencial de reducción de emisiones de las embarcaciones de recreo. lo que requerirá una evaluación del impacto que la aplicación de los límites más restrictivos e impulsadores de la tecnología para los motores de las embarcaciones de recreo puede tener en la protección del clima y en la competitividad de la industria de la UE y cualquier medida de acompañamiento que fuera necesaria para mitigar los costes sociales. Dependiendo del resultado de la continuación de la evaluación, la Comisión podría plantearse presentar propuestas adecuadas más adelante.