



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.3.2006  
COM(2006) 126 final

1997/0335 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE**

**concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du  
Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux  
de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE**

**concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil**

**1. HISTORIQUE DU DOSSIER**

Date de la transmission de la proposition au PE et au Conseil (document COM(1997) 644 final – 1997/0335 (COD):	9 décembre 1997
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	25 mars 1998
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	20 octobre 1998
Modification de la base juridique suite à l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam instaurant la procédure de codécision pour le secteur du transport:	1 <sup>er</sup> mai 1999
Date de la confirmation de l'avis du Parlement européen en première lecture:	16 septembre 1999
Date de transmission de la proposition modifiée: (document COM (2000) 419 final):	19 juillet 2000
Date de l'accord politique partiel du Conseil concernant le dispositif du projet de directive	
Date d'adoption de la position commune (à l'unanimité):	23 février 2006

**2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION**

La proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, présentée par la Commission, vise à aligner les prescriptions techniques communautaires sur les normes avancées de la navigation sur le Rhin, afin d'instaurer un régime unique pour tout le réseau de voies navigables européennes. Elle devrait également faciliter, grâce à la procédure de comitologie, l'adaptation ultérieure de ces prescriptions en fonction des progrès techniques et de l'évolution résultant des travaux d'autres organisations internationales, notamment ceux de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

Le marché intérieur et le développement de la libre navigation intérieure sur l'ensemble des voies d'eau de l'Union européenne nécessitent l'harmonisation des prescriptions techniques et de sécurité, voire leur alignement, sur les normes les plus rigoureuses. Cela favorisera la libre circulation des marchandises tout en contribuant à l'instauration de normes d'un niveau élevé en matière de sécurité et d'environnement, ainsi que sur le plan social. Parallèlement, l'harmonisation des prescriptions techniques et la reconnaissance mutuelle des certificats favoriseront la concurrence loyale et créeront des conditions véritablement équitables pour le transport par voies navigables au sein du marché intérieur.

### **3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE**

Entre 1999 et 2004, les négociations au sein du Conseil sont restées au point mort à cause de la question de l'admissibilité des bateaux munis de certificats communautaires à la navigation sur le Rhin. Auparavant, la convention révisée pour la navigation du Rhin n'autorisait pas la reconnaissance des certificats n'ayant pas été délivrés par les pays riverains du Rhin ou par la Belgique, mais la situation a changé avec l'adoption et l'entrée en vigueur (le 1<sup>er</sup> décembre 2004) du protocole additionnel n°7 de cette convention. Dès lors qu'une base juridique a été définie pour la reconnaissance des certificats délivrés par des instances autres que les pays riverains du Rhin et la Belgique, le Conseil a pu parvenir à un accord politique partiel sur le dispositif du projet de directive, ainsi que sur le texte des annexes quelques mois plus tard.

Le Conseil a approuvé dans les grandes lignes la proposition de la Commission, tout en modifiant légèrement le texte de certains articles, par souci de clarté ou pour tenir compte des préoccupations exprimées par certains États membres. La Commission est d'avis que ces modifications ne changent rien aux objectifs de sa proposition.

Le présent texte de position commune constitue non seulement la position actuelle du Conseil, mais reprend également la quasi-totalité des amendements adoptés par le Parlement en première lecture.

La plupart des ces modifications portent sur la forme et consistent parfois en un remplacement de mots, de phrases, de paragraphes ou d'articles. Par exemple, l'amendement du Parlement qui visait à remplacer la date fixe à laquelle les États membres doivent mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour se conformer à la directive par une définition de cette date faisant référence au jour de publication a été repris. À cet effet, une référence à l'entrée en vigueur de la directive a été insérée à l'article 3, paragraphe 1, point a), à l'article 5, paragraphe 5, point a), à l'article 8, paragraphes 1 et 2, à l'article 13, paragraphes 2 et 3, aux articles 22, 23 et 25, ainsi que dans les annexes.

Le progrès technique et l'évolution résultant des travaux d'autres organisations internationales, notamment la CCNR, s'étant poursuivis durant l'«hibernation» de la directive, un groupe de travail mixte composé d'experts des États membres de l'UE, de la CCNR et de la Commission européenne a travaillé sans relâche depuis 2002 pour adapter les volumineuses annexes techniques de la directive. À cette occasion, trois nouvelles annexes, actuellement numérotées 7, 8 et 9, ont été ajoutées. Le Conseil a intégré le résultat de ces travaux dans la position commune.

Il a également accepté l'amendement du Parlement, repris dans la proposition modifiée de la Commission, qui consistait à insérer une référence aux voiliers à passagers dans la liste des définitions (Annexe II, partie I, chapitre 1, article 1.01, point 19). En outre, un nouveau

chapitre consacré aux voiliers à passagers (Annexe II, partie II, chapitre 15bis) qui avait été élaboré par le groupe d'experts susmentionné a été ajouté à l'annexe II de la directive.

Les modifications introduites par le Conseil sont en nombre limité et peuvent être considérées comme compatibles avec les objectifs de la proposition initiale de la Commission et de la proposition modifiée.

- (1) Les modifications les plus importantes concernent l'article 3, relatif à «*l'obligation d'être muni d'un certificat*». Le texte de cet article, qui assure l'équivalence entre les prescriptions techniques définies à l'annexe II de la directive et celles établies en application de la convention révisée pour la navigation du Rhin, est le résultat de discussions préparatoires approfondies entre la Commission européenne et les États membres de l'Union européenne qui sont également membres de la CCNR. Cet article est la pierre angulaire de la directive, car il garantit que les certificats délivrés en vertu de cette directive communautaire autorisent la navigation sur le Rhin au même titre que les certificats délivrés par les pays riverains du Rhin et par la Belgique.
- (2) La Commission est favorable à l'amendement de l'article 5 concernant la «*possibilité d'adopter des prescriptions techniques complémentaires ou allégées pour certaines zones*», afin de tenir compte des préoccupations de certains États membres qui souhaitent avoir la possibilité de ne pas appliquer les dispositions transitoires énoncées à l'annexe II, chapitre 24 bis, dans les cas où l'application de ces dispositions aurait pour effet d'abaisser les normes de sécurité nationales existantes.
- (3) L'article 19, concernant la «*procédure de comité*», a été modifié de manière à suivre les règles générales des procédures de comité conformément aux articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE.
- (4) Du point de vue formel, le Conseil a transformé la proposition en une refonte, afin de remplacer la directive 82/714/CEE actuellement en vigueur. Cela signifie que le texte contient également tous les articles de cette dernière directive qui n'ont pas été modifiés, et qu'un nouvel article 25 concernant «*l'abrogation de la directive 82/714/CEE*» a été ajouté.
- (5) Dans le nouvel article 27 concernant les «*destinataires*», le texte a été modifié de manière à préciser que seuls les États membres qui disposent de voies d'eau intérieures telles que visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, sont destinataires de la directive. La Commission peut accepter cette restriction.

#### 4. CONCLUSION

Pour les motifs susmentionnés, la Commission estime que la position commune adoptée à l'unanimité par le Conseil le 23/02/2006 ne change rien aux objectifs et à l'approche de sa proposition et peut donc y souscrire, d'autant plus que la position commune tient dûment compte des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture et de la proposition modifiée de la Commission.

## **5. DÉCLARATION DE LA COMMISSION**

La Commission a fait une déclaration unilatérale à l'occasion de l'adoption de la position commune (voir annexe I).

## ANNEXE I

### Déclaration de la Commission

Pour la mise en œuvre de la présente directive, la Commission s'engage à collaborer étroitement avec la CCNR, tant pour l'adaptation des annexes que pour l'application de la directive par les États membres, et à tenir compte de toutes les initiatives prises par la CCNR à cet égard.