

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur»

COM(2011) 456 final — 2011/0197 (COD)

(2012/C 43/07)

Rapporteur: **M. PÁSZTOR**

Le 1^{er} et le 13 septembre 2011, respectivement, le Conseil et le Parlement européen ont décidé, conformément à l'article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

«Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur»

COM(2011) 456 final — 2011/0197 (COD).

La section spécialisée «Marché unique, production et consommation», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 10 novembre 2011.

Lors de sa 476^e session plénière des 7 et 8 décembre 2011 (séance du 8 décembre 2011), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 143 voix pour, 7 voix contre et 10 abstentions.

1. Recommandations

1.1 Le CESE accueille favorablement la proposition de directive relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur. Il la considère comme une avancée importante sur la voie de la réalisation des objectifs communs de l'UE. Même si cette directive porte sur un domaine d'importance limitée, son entrée en vigueur contribuera à la réalisation de plusieurs objectifs horizontaux. L'on peut par exemple penser aux objectifs en matière de compétitivité et d'emploi de la stratégie Europe 2020. Le renforcement des normes de protection environnementale concourra à atteindre les objectifs des stratégies en faveur de la biodiversité et de la pureté de l'air dans un domaine essentiel.

1.2 Le CESE estime particulièrement important que la nouvelle réglementation renforce la compétitivité du secteur, et ce malgré un durcissement des exigences environnementales. En effet, elle œuvre à son adaptation aux attentes des marchés mondiaux et supprime ainsi ses handicaps concurrentiels. Le CESE fait part de son espoir que l'on puisse dégager dans un nombre croissant de domaines des synergies comparables entre exigences de qualité et compétitivité. Il recommande par la suite une coopération plus étroite avec les partenaires transatlantiques en vue d'arriver à un traitement comparable des paramètres de qualité.

1.3 Le CESE salue la volonté de la Commission européenne d'assurer un fonctionnement adéquat et sans faille des différents organismes. Dans le même temps, le Comité relève que la formulation est en fait tellement générale que l'on devrait appliquer les mêmes procédures et mettre en place les mêmes organismes pour n'importe quelle autre marchandise.

1.4 D'une manière générale, le CESE marque également son accord avec les détails de la proposition de directive. Il recommande toutefois de préciser les points suivants:

— il importe d'établir clairement que les normes de sécurité et d'émission sont valables pour toutes les eaux, pas uniquement pour les mers;

— les normes de sécurité portent sur tous les types de bateaux concernés;

— pour les petits moteurs, on peut aussi prévoir une période transitoire plus courte;

— s'agissant des nuisances sonores, il y a lieu de renforcer le contrôle européen des réglementations locales.

1.5 Le CESE exprime le vœu de voir l'Union européenne s'efforcer de jouer un rôle de précurseur en matière de normes et de réglementations environnementales et de montrer l'exemple au reste du monde.

1.6 Sur la base de l'expérience accumulée dans le cadre de l'élaboration de la directive, le CESE attend de la Commission européenne qu'elle associe aux consultations les groupes les plus larges possibles et qu'elle veille à ce que les questionnaires soient disponibles et puissent être remplis dans toutes les langues des participants.

2. Contenu essentiel de la proposition de directive

2.1 La proposition de la Commission entend apporter une double modification aux dispositions réglementaires de la directive relative aux bateaux de plaisance privés adoptée en 1994. Il s'agit d'une part de renforcer les exigences environnementales et de l'autre d'adapter le cadre législatif.

2.1.1 La modification des normes de protection de l'environnement est souhaitable à deux titres. D'une part à cause de la multiplication des bateaux et de l'impact environnemental de ce phénomène. Ce sont surtout les émissions d'oxydes d'azote qui ont augmenté de manière radicale mais on a aussi observé une présence accrue d'autres substances polluantes dans les zones géographiques concernées. D'autre part parce que nos normes d'émission accommodantes génèrent d'ores et déjà un désavantage concurrentiel sur le marché international, surtout par rapport aux États-Unis, ce qui place nos exportations dans une situation difficile.

2.1.2 À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 765/2008 et de la décision n° 768/2008/CE, une nouvelle directive doit également être élaborée concernant les bateaux de plaisance. S'agissant des obligations des acteurs économiques, des organismes d'évaluation de la conformité et de leurs compétences, des autorités de surveillance du marché et du marquage «CE», les règlements précités prévoient pour la Commission l'obligation d'harmoniser les réglementations sectorielles, notamment en vue de supprimer les incertitudes liées aux analyses d'impact. Cela renforcera la sécurité juridique au bénéfice de l'ensemble des acteurs.

2.2 La proposition tente de donner des définitions plus précises que celles qui prévalaient auparavant dans le domaine à réglementer. Le concept de bateau de plaisance et de bateau privé est précisé, ainsi que les exemptions appropriées. Les différents acteurs du marché sont en outre également définis.

2.3 Ensuite, la proposition traite en détail des organismes chargés d'évaluer la conformité en matière de protection des consommateurs et de l'environnement, ainsi que de leur fonctionnement et de leurs compétences. La proposition permet globalement aux autorités locales et nationales d'utiliser les prescriptions de la directive comme base et, conformément au principe de subsidiarité, de tenir compte également des potentialités et des besoins locaux dans le cadre de la mise en œuvre.

2.4 Les annexes à la proposition de directive présentent les exigences en matière de sécurité et de santé, les normes environnementales et d'autres documents de procédures. Toutes ces dispositions sont adaptées aux conditions de sécurité propres à la navigation. Les normes relatives aux émissions de substances nocives sont renforcées et, ainsi, alignées sur les normes comparables en vigueur aux États-Unis.

2.4.1 Cependant, la proposition de directive ne recommande pas de modifier les valeurs limites relatives aux nuisances sonores. Cela s'explique par le fait qu'elles résultent d'un ensemble d'incidences que l'on peut difficilement réglementer au niveau de l'Union. Le rôle incombant aux réglementations locales est particulièrement important ici.

2.5 Compte tenu de la nature du domaine abordé, la directive réserve à la Commission européenne le droit de modifier les documents techniques et les procédures de conformité relatifs aux normes environnementales et repris dans les annexes, à l'exception des valeurs limites. Cela permettra de s'adapter avec la souplesse nécessaire aux évolutions scientifiques et techniques.

2.6 Un aspect important de la directive est qu'elle prévoit pour les fabricants et les distributeurs une période transitoire suffisamment longue pour leur permettre de s'adapter à la nouvelle réglementation. D'une manière générale, pour les normes d'émission, il s'agit d'une période de trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la directive. La période d'adaptation peut être prolongée de trois ans pour les PME qui fabriquent et mettent sur le marché des moteurs hors-bords à explosion d'une puissance inférieure à 15 kW.

3. Évaluation générale

3.1 La proposition à l'examen introduit une nouvelle réglementation pour un secteur dont les 37 000 entreprises, employant 270 000 personnes, fabriquent des produits finaux, des moteurs et des composants⁽¹⁾, et qui comporte aussi une «production à usage personnel» constituant une forme particulière de loisir. Il est question ici, suivant l'interprétation donnée, de bateaux mesurant entre 2,5 et 24 mètres de long et n'assurant pas un transport rémunéré de voyageurs. Dans la nouvelle réglementation, les bateaux à moteur d'une longueur maximale de 4 mètres constituent une catégorie spécifique, pour pallier les lacunes constatées antérieurement.

3.2 Le CESE salue les efforts de la Commission pour renforcer les exigences en matière de protection de l'environnement et des consommateurs dans ce domaine aussi, conformément aux objectifs globaux. Il y a lieu de considérer comme une coïncidence particulièrement heureuse le fait que la nouvelle réglementation, malgré le renforcement des exigences environnementales, accroît la compétitivité du secteur en ce qu'elle œuvre à son adaptation aux attentes des marchés mondiaux et supprime ainsi ses handicaps concurrentiels. Le CESE fait part de son espoir que l'on puisse dégager dans un nombre croissant de domaines des synergies comparables entre les exigences de qualité et la compétitivité. Il recommande par la suite une coopération plus étroite avec les partenaires transatlantiques concernant un traitement similaire des paramètres de qualité.

3.3 Même si la Commission s'est efforcée de répondre à bon nombre de problématiques et y est parvenue sur bien des points, l'on peut malgré tout se demander à quelle entité géographique la réglementation s'applique en réalité. Plusieurs signes indiquent que c'est la navigation maritime qui constitue le domaine ciblé. Il serait préférable que la directive énonce plus clairement qu'elle s'applique aux bateaux pouvant être aussi utilisés sur les voies navigables intérieures.

3.4 Le projet de directive traite de manière très détaillée des principes qui gouvernent les structures institutionnelles régissant la conformité, de leurs acteurs et des responsabilités, compétences et missions de ces derniers. Le CESE admet et salue la volonté de la Commission européenne de veiller à un fonctionnement adéquat et sans faille des structures institutionnelles. Il estime que, dans ce domaine, le projet de directive est conforme aux attentes.

3.4.1 Dans le même temps, le Comité relève que le texte est en fait formulé de façon tellement générale qu'il va au-delà des objectifs de réglementation des instruments applicables à la navigation de plaisance. En réalité, il conviendrait d'appliquer les mêmes procédures et de mettre en place les mêmes organismes pour n'importe quelle autre marchandise. En matière de navigation, les dispositions de fond se trouvent dans les annexes. Le CESE pense que le temps est venu d'adopter une réglementation harmonisée en matière de protection des consommateurs qui couvrirait l'ensemble de ces procédures et institutions. Ainsi, la réglementation sectorielle tiendrait vraiment compte des affaires liées au secteur. Cette manière de procéder contribuerait grandement à améliorer la transparence, la clarté et l'acceptation de la législation européenne.

⁽¹⁾ Produit indépendant intégré dans un autre produit, mais utilisable distinctement aussi.

3.5 Le CESE est favorable à ce que la Commission reçoive une délégation de pouvoirs afin de modifier les annexes, à condition qu'en cas de modification, qu'il garde le droit de donner son avis et de participer aux travaux de la Commission en la matière.

3.6 Le CESE considère que la Commission n'a pas exploité toutes les possibilités pour associer le plus largement possible tous les acteurs concernés à la consultation, dans la mesure où la procédure de consultation écrite s'est déroulée exclusivement en anglais. Le CESE attend de la Commission qu'à l'avenir, les questionnaires soient disponibles et puissent être remplis dans toutes les langues concernées.

4. Observations particulières

4.1 Le CESE approuve les catégories de bateaux définies ainsi que, globalement, les exceptions.

4.1.1 Le Comité se demande toutefois s'il n'y aurait pas lieu de réglementer également, dans une certaine mesure, les émissions des bateaux de compétition. Cela contribuerait aussi fortement au développement technologique. Il pourrait s'avérer justifié de définir des niveaux d'émissions par catégories de performances.

4.1.2 Des interrogations se font aussi jour dans le cas des bateaux utilisés à des fins commerciales. Le CESE estime que les normes de sécurité et d'émission sont indépendantes du mode d'utilisation du bateau.

4.1.3 Le CESE recommande en outre que les bateaux non-automoteurs soient aussi mentionnés explicitement dans la réglementation, car les exigences en matière de sécurité les concernant sont identiques à celles qui régissent les bateaux à moteur: même si les solutions techniques sont différentes, cela n'a pas d'influence sur les normes.

4.2 Le CESE approuve les dispositions relatives aux émissions de polluants et soutient le resserrement des normes. Toutefois, le Comité estime important de souligner que l'Union, au lieu de suivre le mouvement de durcissement des exigences, devrait plutôt à l'avenir faire figure de précurseur dans ce domaine, conformément à ses engagements. Cela devrait surtout apparaître de manière forte dans les rapports d'exécution, et l'une des missions de la procédure de comité pourrait être de lier cette directive avec les mesures relatives à l'innovation.

4.3 Le CESE convient en outre qu'il importe, pour lutter contre la pollution sonore, de durcir les réglementations locales, tout en prévoyant une possibilité de contrôle par l'échelon européen, associant les acteurs de la société civile.

4.4 Le CESE soutient les périodes de transition pour les acteurs du marché.

4.5 Le CESE approuve la proposition relative aux organismes chargés du contrôle de la conformité et espère que ceux-ci ne se limiteront pas à augmenter la bureaucratie, mais se mettront efficacement au service de la protection des consommateurs et de l'environnement. Le Comité convient que, pour des questions de ce type, on ne peut se satisfaire de l'autorégulation, ni des activités des comités représentatifs des acteurs économiques concernés, même s'il y a lieu de renforcer simultanément leur rôle consultatif dans ce processus.

4.5.1 Pour cela, il convient d'exploiter les technologies de l'information les plus récentes; à cet égard, c'est à la Commission qu'il revient d'inciter les États membres.

4.6 Le CESE approuve la soumission aux procédures de conformité de tous les bateaux relevant de cette catégorie, y compris ceux construits pour un usage personnel.

Bruxelles, le 8 décembre 2011.

Le président
du Comité économique et social européen
Staffan NILSSON

ANNEXE

à l'avis du Comité économique et social européen

- a) L'amendement suivant, qui a recueilli plus du quart des suffrages exprimés, a été rejeté au cours des débats en session plénière (article 54, paragraphe 3 du Règlement intérieur):

Paragraphe 1.4

Modifier comme suit

«1.4 D'une manière générale, le CESE marque également son accord avec les détails de la proposition de directive. Il recommande toutefois de préciser les points suivants:

- il importe d'établir plus clairement que les normes de sécurité et d'émission sont valables pour toutes les eaux, ~~pas uniquement pour les mers;~~
- les normes de sécurité portent sur tous les types de bateaux concernés;
- ~~pour les petits moteurs, on peut aussi prévoir une période transitoire plus courte;~~
- s'agissant des nuisances sonores, il y a lieu de renforcer le contrôle européen des réglementations locales».

Exposé des motifs

Les définitions figurant au début de la proposition de la Commission (de manière implicite), de même que d'autres paragraphes - par exemple celui relatif aux feux de navigation et l'annexe I (explicitement) - précisent que les règles sont valables pour toutes les eaux. L'on ne trouve aucune prédominance de la mer dans le texte de la Commission; il semble que ce soit là une perception du rapporteur.

Résultat du vote

Voix pour: 69
Voix contre: 78
Abstentions: 13

- b) Le texte suivant qui faisait partie de l'avis de la section a été éliminé suite à l'approbation des amendements par l'assemblée mais il a obtenu un quart des votes exprimés:

Paragraphe 1.3

Modifier comme suit:

1.3 «Le CESE salue la volonté de la Commission européenne d'assurer un fonctionnement adéquat et sans faille des différents organismes. Dans le même temps, le Comité relève que la formulation est en fait tellement générale que l'on devrait appliquer les mêmes procédures et mettre en place les mêmes organismes pour n'importe quelle autre marchandise. Le CESE pense que le temps est venu d'adopter une réglementation harmonisée en matière de protection des consommateurs qui couvrirait l'ensemble de ces procédures et structures institutionnelles. Ainsi, la réglementation sectorielle tiendrait vraiment compte des affaires liées au secteur. Cette manière de procéder contribuerait grandement à améliorer la transparence, la clarté et l'acceptation de la législation européenne».

Résultat du vote

Voix pour: 73
Voix contre: 70
Abstentions: 13

Paragraphe 4.4

Modifier comme suit:

«Le CESE soutient les périodes de transition pour les acteurs du marché. Pour les petits moteurs, il pourrait s'avérer justifié d'accorder, au maximum, une ou deux années supplémentaires, au lieu des trois ans proposés».

Résultat du vote

Voix pour: 78
Voix contre: 49
Abstentions: 10