

Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance ⁽¹⁾

(2002/C 51 E/19)

COM(2001) 636 final — 2000/0262(COD)

(Présentée par la Commission le 31 octobre 2001 conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE)

1. Historique

Transmission de la proposition au Conseil et au Parlement européen [COM(2000) 639 — 2000/0262(COD)] conformément à l'article 251, paragraphe 2 et à l'article 95 du traité 12 octobre 2000

Avis du Comité économique et social: 28-29 mars 2001

Avis du Parlement européen — première lecture: 5 juillet 2001

2. Objectif de la proposition de la Commission

La proposition introduit des dispositions harmonisées relatives aux valeurs limites des émissions gazeuses et sonores des moteurs de bateaux de plaisance. Elle inclut également un certain nombre de modifications aux aspects de construction des bateaux de plaisance couverts par cette directive (par exemple l'inclusion des scooters de mer dans le champ d'application de la directive d'origine).

3. Avis de la Commission sur les amendements adoptés par le Parlement

3.1. Amendements acceptés par la Commission (n° 1, 6, 14, 18, 44, 22, 28, 29, 37, 39, 41)

Les amendements 1, 6 et 39 sont acceptés dans la mesure où ils fournissent des éclaircissements utiles.

L'amendement 22 exclut les conditions météorologiques anormales, telles que les ouragans, des conditions météorologiques prévues dans la catégorie A de conception de bateaux. Cet amendement est accepté en tant qu'éclaircissement logique.

L'amendement 18 prévoit la simplification des procédures de mesure acoustique. Cet amendement introduit une méthode alternative pour démontrer la conformité avec les dispositions en matière d'émissions sonores, de façon à alléger le coût de mise en conformité des fabricants de petites embarcations produisant des bateaux à vitesse réduite.

L'amendement 28 prévoit une adaptation logique de la directive d'origine au progrès technique. De fait, les points d'éclair des carburants essence et diesel dans les réservoirs des bateaux de plaisance se sont rapprochés, et le seuil de 55 °C n'est plus valable.

Les amendements 14 et 29 représentent des améliorations rédactionnelles.

Les amendements 37 et 41 concernent la distinction des moteurs mixtes en deux catégories. Ces amendements sont acceptés comme conséquence logique de l'amendement 8, lequel est accepté en principe.

L'amendement 44 supprime la référence au marquage «CE» sur les moteurs de véhicules nautiques. Cet amendement est accepté dans la mesure où les moteurs de véhicules nautiques constituent une partie intégrante de ce produit et que le marquage «CE» n'a donc besoin d'être apposé que sur le véhicule nautique.

3.2. Amendements acceptés en partie ou en principe par la Commission (n° 43 (première partie), 3, 5, 7, 8, 10 (deuxième partie), 12, 13, 45 (première partie), 21, 23, 35 et 36)

La Commission peut accepter la première partie de l'amendement 43 en tant que reformulation apportant une amélioration.

La Commission peut accepter la deuxième partie de l'amendement 10 concernant l'exemption des bateaux construits pour utilisation personnelle des exigences en matière d'émissions sonores de la directive proposée. Cette exemption devrait se refléter par un nouveau deuxième tiret à l'article 1, paragraphe 2, point c): «les bateaux construits pour utilisation personnelle à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans.»

La Commission peut accepter la première partie de l'amendement 45 désignant les produits portant le marquage CE, dans la mesure où elle fournit un éclaircissement utile.

La Commission peut accepter en principe l'amendement 3 sous réserve de la reformulation suivante de la dernière phrase du nouveau considérant 11 bis, comme suit: «L'introduction de mesures à l'échelle de l'UE peut être examinée, le cas échéant, au cours de la révision de la présente directive.»

La Commission peut accepter en principe l'amendement 5 sous réserve qu'il soit précisé que les moteurs à propulsion soumis à des «modifications importantes du moteur» entrent dans le champ de la directive proposée pour ce qui est des émissions gazeuses lorsqu'ils sont pour la première fois mis sur le marché et/ou mis en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

⁽¹⁾ JO C 62 E du 27.2.2001, p. 139.

La Commission peut également accepter en principe l'amendement 7 concernant les émissions sonores sous réserve qu'il soit précisé que la directive proposée s'applique aux produits mis pour la première fois sur le marché et/ou mis en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

En ce qui concerne les amendements 5 et 7, la clarification susmentionnée pourrait être spécifiée dans un point séparé d) de l'article 1, paragraphe 1, comme suit:

«dans le cas des produits entrant dans le cadre de l'article 1, paragraphe 1, point a) ii), 1, point b) et 1, point c), les dispositions de la présente directive ne sont applicables qu'à compter de la première mise sur le marché et/ou mise en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.»

La Commission peut accepter en principe l'amendement 8, qui introduit une distinction des moteurs mixtes en deux catégories, à savoir avec ou sans échappement intégral. Cette distinction ne modifie pas l'objectif prévu de la directive proposée. Par conséquent, cet amendement est accepté sous réserve de la reformulation suivante de l'article 1, paragraphe 1, point c) iv): «aux moteurs hors-bord et aux moteurs mixtes à échappement intégral destinés à être installés sur des bateaux de plaisance». À des fins de cohérence et de clarté, une modification devrait également être apportée en conséquence à l'article 1, paragraphe 1, point c) i) pour distinguer les deux types de moteurs comme suit: «bateaux de plaisance, équipés de moteurs mixtes sans échappement intégral ou in-bord à propulsion».

La Commission peut accepter en principe l'amendement 12 sous réserve de la reformulation suggérée pour l'amendement 10 ci-dessus.

La Commission peut accepter en principe l'amendement 13, qui introduit une distinction entre le remplacement du moteur, une modification importante du moteur et une conversion importante d'un bateau, et supprime le terme «soit» et le membre de phrase «soit le remplacement du moteur à propulsion par un moteur d'un autre type ou d'une autre taille» de l'article 1, paragraphe 3, point e).

La Commission peut accepter en principe l'amendement 21 (lié l'amendement 46 ci-dessus) concernant la possibilité d'un niveau ultérieur de valeurs limites d'émissions. Une formule satisfaisante pourrait être obtenue si la possibilité d'obtenir une nouvelle réduction des valeurs limites d'émissions est envisagée dans le rapport prévu au titre de l'article 2 de la proposition de la Commission.

La Commission peut accepter en principe l'amendement 23 sous réserve de la reformulation suivante de l'annexe I, section 2.1 comme suit:

— Le titre est à modifier comme suit: «Identification du bateau».

— Le «chapeau» doit être modifié comme suit: «Tout bateau doit être marqué d'un numéro d'identification comportant les indications suivantes».

La Commission peut accepter en principe l'amendement 35 qui introduit une méthode alternative pour démontrer la confor-

mité aux dispositions en matière d'émissions sonores. La Commission souhaiterait toutefois analyser plus avant les valeurs limites proposées.

Pour la même raison, la Commission peut accepter en principe l'amendement 36 définissant les formules prévues à l'amendement 35.

3.3. Amendements non acceptés par la Commission (n° 2, 4, 9, 10 (première partie), 11, 15, 16, 17, 20, 24, 30, 31, 33, 34, 38, 40, 42, 43 (deuxième partie), 45 (deuxième partie), 46 et 48)

L'amendement 2 implique une obligation de cohérence avec d'autres mesures d'émission, ce qui est contraire au droit d'initiative de la Commission. Cet amendement n'est donc pas acceptable.

Les amendements 4 et 16 exigent la suppression des dispositions relatives à la comitologie et sont donc contraires aux principes régissant les pouvoirs exécutifs de la Commission. La Commission s'en tient à sa position consistant à établir un Comité de réglementation au titre de la décision 1999/468/CE du Conseil, qui sera nécessaire pour conseiller la Commission sur les mesures relatives à la modification des dispositions techniques. Ces amendements ne sont donc pas acceptables, compte tenu d'autre part des observations de la Commission au titre de l'amendement 21 relatif à la possibilité d'envisager des étapes ultérieures de réduction des valeurs limites d'émission.

L'amendement 9 introduit une exclusion des bateaux à vapeur de la directive 94/25/CE. Il s'agit d'une question entièrement nouvelle qui n'est pas étayée par des preuves suffisantes. Cet amendement ne peut donc être accepté.

L'amendement 10 (première partie) introduit l'exemption des moteurs des bateaux construits pour utilisation personnelle des exigences en matière d'émissions gazeuses. Étant donné que la responsabilité de l'essai de conformité repose, dans le cas des émissions gazeuses, sur les fabricants de moteurs et non sur le constructeur de bateaux, cette partie de l'amendement n'est pas acceptable.

L'amendement 11 introduit une définition plus générique des moteurs classiques et est contraire à l'intention de la proposition de la Commission de n'exempter que les moteurs anciens de conception unique montés sur un bateau à caractère historique. La Commission considère que les caractéristiques des copies de moteurs seraient nulles et non avenues, si ces moteurs sont montés sur de nouveaux bateaux, et qu'une exemption plus générale risque de créer des distorsions de marché. Cet amendement n'est donc pas acceptable.

L'amendement 15 demande l'application de limites plus strictes dans des eaux intérieures spécifiques au niveau national. L'objectif de la proposition de la Commission n'était pas de réglementer l'utilisation des bateaux et moteurs dans des eaux spécifiques au niveau national. Ceci est de la compétence des États membres suivant le principe de subsidiarité. Cet amendement ne peut donc être accepté.

L'amendement 17 requiert l'auto-certification ou l'intervention limitée d'une tierce partie pour l'évaluation de la conformité des véhicules nautiques à moteur avec les spécifications de construction de la proposition de la Commission. La Commission a initialement rejeté cet amendement.

L'amendement 20 demande que la Commission remette une proposition de nouvelle directive deux ans après la mise en œuvre de la directive proposée, indiquant la modalité et la date de mise en œuvre un système de contrôle de conformité des moteurs en service. Cet amendement n'est pas acceptable dans la mesure où il est contraire au droit d'initiative de la Commission.

L'amendement 24 est rejeté à l'origine par la Commission, de façon à éviter une formulation trop restrictive.

L'amendement 30 exige des seuils d'émissions gazeuses plus sévères dans le cas des eaux écologiquement sensibles. Cet amendement est contraire à l'intention de la proposition de la Commission d'établir des positions harmonisées dans l'UE et d'éviter la fragmentation du marché. Il n'est donc pas acceptable.

L'amendement 31 renvoie à une autre directive CE que celle spécifiée dans la proposition de la Commission pour ce qui est des carburants de référence utilisés dans les moteurs diesel. Étant donné que les carburants essence et diesel sont couverts par la même directive, à savoir 98/69/CE, comme prévu dans la proposition de la Commission, cet amendement n'est pas entièrement fondé et ne peut donc être accepté.

Les amendements 33 et 34 portent sur la distinction (acceptable par la Commission) des moteurs mixtes en deux catégories. Ces amendements sont toutefois rejetés étant donné que cette distinction n'est pas nécessaire dans cette disposition particulière de la directive proposée (annexe A, point 6, annexe I.C) étant donné que tous les moteurs mixtes sont soumis aux exigences d'émissions sonores.

L'amendement 38 demande que l'équipement ignifugé ne se réfère qu'aux moteurs à essence. Cet amendement n'est pas acceptable, dès lors que des risques d'inflammation peuvent être reconnus dans toutes les installations, à la fois essence et diesel.

L'amendement 40 introduit une nouvelle interprétation de la directive 94/25/CE, ce qui n'est pas entièrement justifiable. Cet amendement n'est donc pas acceptable.

L'amendement 42 introduit une disposition supplémentaire, qui est incorrecte. Les fabricants des moteurs mixtes à échappement intégral doivent, tout comme ceux de moteurs hors-bord, apposer le marquage CE et non pas émettre une déclaration de conformité. Cet amendement n'est, par conséquent, pas accepté.

L'amendement 43 (deuxième partie) prévoit des limites plus contraignantes dans le cas d'eaux intérieures spécifiques au niveau national. Celui-ci est rejeté comme contraire à l'intention de la proposition de la Commission, à savoir d'établir des dispositions harmonisées dans toute l'UE.

L'amendement 45 (deuxième partie) relatif à la déclaration d'incorporation est superflu et, par conséquent, n'est pas acceptable. Une telle disposition existe déjà au titre de l'article 1, point 2, concernant l'article 4, paragraphe 3 bis et de l'article 1, point 13, annexe XV.3.

L'amendement 46 introduit des modifications à la définition de la catégorie D de conception de bateaux. On n'est guère fondé à penser que ces modifications techniques particulières amélioreraient la mise en œuvre de la directive 94/25/CE. Cet amendement n'est, par conséquent, pas accepté.

L'amendement 48 élimine la tolérance de trois décibels pour les unités à moteurs jumelés ou à moteurs multiples. Cet amendement est rejeté du fait que les limites prévues sont jugées techniquement réalisables pour les bateaux à moteur unique et qu'il est impossible d'appliquer le même seuil de pression acoustique aux moteurs jumelés et multiples.

4. Proposition modifiée

Compte tenu de l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie sa proposition comme indiqué ci-dessus.