

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques à moteur

2011/0197(COD) - 26/07/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : abaisser encore les limites des émissions gazeuses produites par les moteurs des bateaux de plaisance.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la directive 94/25/CE a été adoptée afin de réglementer la mise sur le marché européen des bateaux de plaisance. La directive de 1994 a été modifiée par la directive 2003/44/CE qui introduit une série de valeurs limites en ce qui concerne les émissions gazeuses des moteurs de propulsion et les émissions sonores des bateaux équipés d'un moteur de propulsion. De plus, elle élargit le champ d'application de la directive relative aux bateaux de plaisance de manière à couvrir également les véhicules nautiques à moteur.

Cette même directive modificatrice prévoit une clause de révision qui vise à renforcer les limites d'émission afin de tenir compte des améliorations technologiques apportées aux moteurs des bateaux de plaisance et de la nécessité d'harmoniser les limites au niveau international, en particulier avec les États-Unis. Parallèlement, il importe de tenir compte de la situation fragile des PME, car ce secteur se compose essentiellement de petites et moyennes entreprises (plus de 95% des entreprises sont des PME).

La Commission a publié un [rapport](#) en 2007 dans lequel elle annonçait qu'elle examinerait les possibilités d'abaisser encore les limites des émissions gazeuses produites par les moteurs des bateaux de plaisance.

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact est axée sur **trois domaines** compte tenu de leurs répercussions significatives:

A. Limites des émissions gazeuses des moteurs :

Option 1 - Statu quo (maintien des limites existantes).

Option 2 - Des limites plus strictes des émissions gazeuses (phase II) : dans le cadre de cette option, le scénario retenu harmonise les limites avec les États-Unis aussi bien pour les moteurs à explosion que pour les moteurs à allumage par compression.

Option 3 - Des limites plus strictes des émissions gazeuses (phase II) associées à des mesures d'atténuation visant à limiter les répercussions économiques/sociales :

- *Sous-option 3.1 - Recours à un mécanisme de flexibilité.*
- *Sous-option 3.2 - Utilisation d'une période transitoire pour tous les fabricants de moteurs (3 ans).*
- *Sous-option 3.3 - Utilisation d'une période transitoire pour tous les fabricants de moteurs et d'une période transitoire spécifique pour les PME qui fabriquent et mettent sur le marché de l'UE des moteurs hors-bords à explosion < 15 kW (3+3 ans).* Cette dernière sous-option a été retenue dans l'analyse d'impact comme étant la plus appropriée.

B. Limites des émissions sonores des bateaux équipés d'un moteur de propulsion :

Option 1 - Statu quo (maintien des valeurs limites existantes).

Option 2 – Des limites plus strictes des émissions sonores.

L’option 1 (maintien des valeurs limites existantes) a été considérée comme l’option la plus appropriée.

C. Alignement de la directive relative aux bateaux de plaisance sur le nouveau cadre législatif : la Commission s’étant engagée à aligner la législation sectorielle sur le nouveau cadre législatif, l’analyse d’impact a été axée sur les effets de l’alignement uniquement. Ces effets seraient globalement positifs, puisque les dispositions horizontales clarifient certains points aujourd’hui obscurs.

BASE JURIDIQUE : article 114 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE).

CONTENU : les principaux éléments de la révision proposée sont les suivants :

Clarification du champ d’application de la directive et des concepts utilisés : un nouveau concept général «bateaux» couvrant à la fois les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur est introduit dans les définitions. Il est également spécifié que seuls les véhicules nautiques à moteur destinés aux activités sportives et de loisir sont inclus dans la directive, et non par exemple les véhicules destinés aux services de sauvetage et de police.

Obligation générale de sécurité : il est précisé explicitement que les produits couverts par la directive peuvent uniquement être mis sur le marché ou mis en service s’ils respectent les exigences générales qui leur imposent de ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l’environnement, et sous réserve qu’ils satisfassent aux exigences essentielles énoncées à l’annexe I.

Émissions gazeuses : de nouvelles limites plus strictes sont prévues pour les émissions gazeuses d’oxydes d’azote (NOx), d’hydrocarbures (HC) et de particules (PT).

Pour les moteurs à allumage par compression, les limites sont celles fixées par l’Agence américaine de protection de l’environnement (EPA) dans la norme 40 CFR Part 1042 relative aux moteurs diesel des bateaux de plaisance. Pour les moteurs à explosion, les limites sont celles fixées par l’EPA dans la norme 40 CFR Part 1045 relative aux nouveaux moteurs à explosion non routiers et aux équipements et bateaux qui en sont munis.

Une période transitoire générale de trois ans est prévue pour l’industrie. De plus, en ce qui concerne les exigences liées aux émissions gazeuses, un délai supplémentaire de trois ans est octroyé aux PME qui fabriquent et mettent sur le marché des moteurs à explosion d’une puissance inférieure à 15 kW.

Exigences relatives à la construction : il est prévu une nouvelle exigence rendant obligatoire l’installation de réservoirs sur les bateaux équipés de toilettes afin de contribuer à la protection de l’environnement marin.

Évaluation après construction et importateur privé : la directive 94/25/CE prévoit que, lorsque ni le fabricant ni son mandataire n’assument les responsabilités relatives à la conformité du produit avec la directive, celles-ci peuvent être assumées par toute personne physique ou morale établie dans la Communauté qui met le produit sur le marché. Pour des raisons de cohérence, il est proposé d’élargir la portée de cette procédure de façon à couvrir non seulement les bateaux de plaisance, mais également les véhicules nautiques à moteur.

Dans un souci de clarté, la proposition spécifie par qui et dans quels cas précis cette procédure peut être utilisée. Sont ainsi concernés :

- l'importateur privé, à savoir une personne physique ou morale qui, dans le cadre d'une activité non commerciale, importe dans l'Union un produit d'un pays tiers avec l'intention de le mettre en service pour une utilisation personnelle;
- toute personne qui met sur le marché ou en service un moteur ou un bateau après une modification ou une transformation importante dudit moteur ou bateau ou toute personne qui modifie la destination d'un bateau non couvert par la directive de façon à le faire entrer dans son champ d'application;
- toute personne qui met sur le marché un bateau construit pour une utilisation personnelle avant l'expiration de la période de cinq ans mentionnée à la directive.

En ce qui concerne **l'importation** de bateaux de plaisance et de véhicules nautiques à moteur, l'utilisation de l'évaluation après construction ne concerne que l'importation non commerciale effectuée par des importateurs privés.

Enfin, il est proposé d'étendre les obligations qui pèsent sur la personne demandant l'évaluation après construction à la fourniture de documents à l'organisme notifié. Il est ainsi prévu qu'elle communique tous les documents nécessaires à l'évaluation de la conformité du produit.

Apposition du marquage CE : la proposition fixe les règles régissant l'apposition du marquage CE sur les bateaux, les éléments ou pièces d'équipement et les moteurs. Le marquage CE doit être apposé sur les bateaux et les moteurs ainsi que sur leurs éléments ou pièces d'équipement. Dans ce dernier cas, lorsque la nature du produit ne le permet pas ou ne le justifie pas, le marquage peut être apposé sur son emballage et sur les documents accompagnant le produit.

Rapports : afin de garantir le suivi et l'efficacité de la directive, une nouvelle obligation est prévue pour les États membres qui sont tenus de transmettre tous les cinq ans à la Commission un rapport sur l'application de la directive.

Alignment de la directive relative aux bateaux de plaisance sur le nouveau cadre législatif (NCL) et sur les procédures applicables en matière d'évaluation de la conformité : à la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 765/2008 et de la décision n° 768/2008/CE, la directive relative aux bateaux de plaisance doit être harmonisée avec les principes du nouveau cadre législatif. Pour l'essentiel, cela se traduit par l'inclusion des chapitres décrivant les obligations des opérateurs économiques, les compétences des organes d'évaluation de la conformité et des autorités de surveillance du marché, les nouveaux modules d'évaluation de la conformité et le statut du marquage CE.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.