

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques à moteur

2011/0197(COD) - 26/06/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a adopté le rapport de Malcolm HARBOUR (ECR, UK) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Champ d'application de la directive : un amendement clarifie que les bateaux également utilisés pour l'affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance sont couverts par la directive.

Définitions : les députés ont introduit des adaptations aux définitions :

- **Bateau de plaisance** : toute embarcation de tout type destinée à être utilisée à des fins sportives et de loisir, dont la coque, mesurée conformément à la norme harmonisée, a une longueur comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres indépendamment du moyen de propulsion.
- **Véhicule nautique à moteur** : la définition proposée est remplacée par celle de la directive 2003/44/CE, qui est la définition acceptée au niveau international et qui est conforme à la norme ISO correspondante.
- **Moteur de propulsion** : l'amendement garantit que tous les types d'installations hybrides doivent être en conformité avec les exigences en matière d'émissions de gaz d'échappement de l'annexe I.B.
- **Transformation importante du bateau** : l'amendement permet de rendre plus précise cette définition de manière à éviter que tout changement des éléments ou des pièces d'équipement du moteur soit considéré par inadvertance comme une transformation importante.
- **Constructeur ou fabricant** : l'amendement s'attaque à l'ambiguïté à laquelle sont confrontés actuellement les fabricants qui adaptent les moteurs à un usage marin sans en modifier les caractéristiques d'émission, de manière qu'ils puissent clairement utiliser la preuve de la conformité délivrée par le fabricant du moteur d'origine.

Échanges de bonnes pratiques : la Commission devrait faciliter les échanges de bonnes pratiques entre États membres et mettre en place un système adapté à ces échanges. Les députés estiment qu'un tel échange de vues permettrait d'éviter des mesures disproportionnées.

Libre circulation : un amendement stipule que les États membres ne peuvent faire obstacle à la mise à disposition sur le marché ou à la mise en service de moteurs de propulsion, installés ou non dans des bateaux, qui sont conformes à la directive.

Obligations des fabricants : l'amendement clarifie que les fabricants doivent veiller à ce que le produit soit accompagné d'instructions et d'informations de sécurité fournies dans une ou des langue(s) aisément compréhensible(s) par les consommateurs et autres utilisateurs finals dans les États membres où ils mettent leurs produits sur le marché. Cette langue est déterminée par l'État membre concerné.

Objection formelle à une norme harmonisée : une [révision législative horizontale](#) du système de normalisation de l'Union est actuellement en cours ; la disposition générale proposée sur les objections aux normes y est couverte ; les députés proposent donc de supprimer cette disposition de la proposition de directive sectorielle.

Maintien des règles en vigueur depuis 1994 : les députés souhaitent maintenir les contrôles existants exercés par les organismes notifiés sur les grands navires susceptibles de naviguer en haute mer.

Modifications de l'annexe I : les amendements introduits par les députés visent à :

- fournir davantage de détails sur l'application exacte d'un certain nombre d'exigences de sécurité importantes (flottabilité, électricité, gaz et ventilation des réservoirs de carburant) ;
- proposer un système actualisé pour la définition des catégories de conception des bateaux, qui supprime le lien entre catégorie de conception et utilisation prévue en fonction du lieu géographique (par exemple au large ou en eaux protégées), pour établir la force du vent et la hauteur des vagues comme les deux principaux paramètres.

Rapport : au plus tard 5 ans à compter de la date de transposition, et en tenant compte des éventuelles initiatives majeures sur le marché, la Commission devra soumettre un rapport sur la capacité technique de réduire les émissions des moteurs des bateaux de plaisance en prenant en considération le rapport coût-efficacité des technologies et la nécessité d'adopter des valeurs harmonisées à l'échelle mondiale pour ce secteur. Le rapport sera, le cas échéant, assorti d'une proposition législative en ce sens.

Examen: dans les deux ans suivant la date de transposition, la Commission présentera un rapport sur l'impact des catégories de conception des bateaux énumérées à l'annexe I, qui reposent sur la résistance à la force du vent et à la hauteur des vagues, en tenant compte de l'évolution de la normalisation au niveau international. Ce rapport évaluera notamment si les catégories de conception des bateaux nécessitent des spécifications ou subdivisions supplémentaires, afin de fournir de meilleures informations aux consommateurs sur l'utilisation effective. Il comportera également une évaluation des conséquences pour les entreprises de fabrication de bateaux. Le cas échéant, il sera accompagné d'une proposition législative.