Informations de base

2000/0262(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE) **Subject** 3.40.04 Construction navale, industie nautique 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures 3.70.07 Pollution acoustique, bruit	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	CALLANAN Martin (PPE-DE)	18/10/2002

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	CALLANAN Martin (PPE-DE)	24/01/2001
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	CALLANAN Martin (PPE-DE)	24/01/2001

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
JURI Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires économiques et financières ECOFIN	2480	2003-01-21
Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2510	2003-05-19
Agriculture et pêche	2422	2002-04-22
Environnement	2378	2001-10-29

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
12/10/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0639	Résumé
27/10/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
19/06/2001	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
19/06/2001	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0218/2001	
05/07/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0395/2001	Résumé
05/07/2001	Débat en plénière		
31/10/2001	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2001)0636	Résumé
22/04/2002	Publication de la position du Conseil	15546/2/2001	Résumé
30/05/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
10/09/2002	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
10/09/2002	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0288/2002	
25/09/2002	Débat en plénière		
26/09/2002	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0447/2002	Résumé
21/01/2003	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
18/02/2003	Réunion formelle du Comité de conciliation		
12/03/2003	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
12/03/2003	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0119/2003	
09/04/2003	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3615/2003	
13/05/2003	Débat en plénière		
14/05/2003	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0208/2003	Résumé
19/05/2003	Décision du Conseil, 3ème lecture		
16/06/2003	Signature de l'acte final		
16/06/2003	Fin de la procédure au Parlement		
26/08/2003	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2000/0262(COD)

Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/16827

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0218/2001	19/06/2001	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0395/2001 JO C 065 14.03.2002, p. 0175-0310 E	05/07/2001	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0288/2002	10/09/2002	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0447/2002 JO C 273 14.11.2003, p. 0200-0267 E	26/09/2002	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0119/2003	12/03/2003	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0208/2003 JO C 067 17.03.2004, p. 0136-0174 E	14/05/2003	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	15546/2/2001 JO C 170 16.07.2002, p. 0001 E	22/04/2002	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2000)0639 JO C 062 27.02.2001, p. 0139 E	12/10/2000	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2001)0636 JO C 051 26.02.2002, p. 0339 E	31/10/2001	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2002)0436	23/04/2002	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2002)0602	31/10/2002	Résumé
	COM(2007)0313		

Document de suivi		11/06/2007	Résumé
Document de suivi	SEC(2007)0770	11/06/2007	
Document de suivi	SEC(2007)0819	11/06/2007	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0397/2001 JO C 155 29.05.2001, p. 0001	28/03/2001	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3615/2003	09/04/2003	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2003/0044
JO L 214 26.08.2003, p. 0018-0035 Résumé

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 05/07/2001 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Martin CALLANAN (PPE-DE, UK), le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Le Parlement recommande que la directive ne s'applique qu'aux bateaux et aux moteurs in-bord ou mixtes à propulsion dont la première mise en service est postérieure à l'entrée en vigueur de la directive. D'autres amendements visent à exclure du champ d'application de la directive les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à clarifier les dispositions relatives à un système d'autocertification et à prévoir que les bateaux à moteur in-bord et hors-bord soient traités de la même manière. Enfin, de nombreux amendements techniques ont été adoptés. Les plus importants visent à imposer des valeurs limites strictes pour les gaz d'échappement des bateaux naviguant sur les lacs et invitent les États membres à promouvoir l'usage de carburant biodégradable.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 23/04/2002 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission émet un avis favorable sur la position commune. La Commission a formulé deux déclarations à l'occasion de l'accord politique du Conseil sur cette proposition dont l'une porte sur les procédures d'évaluation de la conformité concernant la construction des véhicules nautiques à moteur, et l'autre sur les valeurs limites plus strictes de l'article 2. Ces déclarations sont aussi conformes à la position prise par la Commission devant le Parlement européen. En outre, la Commission émet une réserve sur le texte relatif à la tolérance de 3dB pour les unités à moteurs jumelés ou à moteurs multiples visée à l'annexe I, partie C, point 1.1. À cet effet, une déclaration de la Commission a été inscrite au procès-verbal du Conseil. Par ailleurs, la Commission et le Conseil ont formulé une déclaration commune par laquelle ils s'engagent à trouver une solution en ce qui concerne la

catégorie de conception des bateaux D avant l'adoption définitive de la proposition de directive. Au titre de cet engagement, la Commission peut accepter la solution adoptée par le Conseil qui est également conforme en substance à l'amendement du Parlement européen.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 16/06/2003 - Acte final

OBJECTIF : introduire des dispositions harmonisées relatives aux valeurs limites des émissions gazeuses et sonores des moteurs de bateaux de plaisance et apporter un certain nombre de modifications aux aspects de construction des bateaux de plaisance couverts par la directive 94/25/CE. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance. CONTENU : la directive inclut des exigences essentielles de conception et de construction pour les véhicules nautiques à moteur et règle les émissions sonores et gazeuses produites par les moteurs servant à la propulsion des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur, qui n'étaient pas couvertes par la directive précédente (94/25/CE). Elle fixe en outre des valeurs limites pour les émissions gazeuses de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxyde d'azote (NOx) et des particules polluantes. Pour ce qui est des émissions sonores, les valeurs limites sont ventilées en fonction de la puissance du moteur. Après l'accord intervenu entre le Parlement européen et le Conseil le 12 mars 2003 au sein du comité de conciliation, ces valeurs limites harmonisées prendront effet progressivement, entre le 1er janvier 2005 et le 1er janvier 2007. En introduisant des valeurs limites pour ces émissions, la directive a dès lors pour objet de protéger l'environnement et de favoriser le développement durable. En outre, cette nouvelle directive introduit un certain nombre de modifications aux exigences de base de la directive 94/25/CE afin de renforcer la libre circulation des bateaux de plaisance et de leurs éléments au sein du marché intérieur. Ces modifications étendent le champ d'application de la directive aux véhicules nautiques à moteur et prévoient une vaste gamme de modules d'évaluation de la conformité qui ouvre un large éventail d'options aux constructeurs de bateaux et de moteurs pour démontrer que leurs produits répondent aux exigences de la directive en matière de conception et de construction. Dans un souci de sécurité juridique, et pour garantir une utilisation sûre des bateaux de plaisance, la directive règle certains aspects techniques liés aux exigences essentielles de construction des bateaux de plaisance en ce qui concerne les catégories de conception, la charge maximale recommandée, le numéro d'identification du bateau et les réservoirs à carburant. La nouvelle directive impose aussi à la Commission d'étudier les possibilités d'améliorer encore les caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance. La Commission soumettra un rapport sur les résultats de ses recherches d'ici à la fin de 2006 et, le cas échéant, soumettra des dispositions législatives au Parlement européen et au Conseil avant la fin de 2007. ENTRÉE EN VIGUEUR : 26 /08/2003 MISE EN OEUVRE: 30/06/2004. Les États membres appliquent ces dispositions à partir du 01/01/2005. Les États membres autorisent la mise sur le marché et/ou la mise en service des produits qui sont conformes auxréglementations en vigueur sur leur territoire à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, comme suit: - jusqu'au 31 décembre 2005 pour les produits relevant de l'article 1er, paragraphe 1, point a); - jusqu'au 31 décembre 2005 pour les moteurs à allumage par compression et les moteurs à explosion à quatre temps, et, - jusqu'au 31 décembre 2006 pour les moteurs à explosion à deux temps.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 14/05/2003 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 26/09/2002 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Martin CALLANAN (PPE-DE, UK), le Parlement européen a modifié la position commune en réintroduisant un certain nombre d'amendements adoptés en première lecture non repris par le Conseil. Le Parlement estime qu'il n'est pas opportun d'inclure dans le champ d'application de la directive les bateaux construits pour une utilisation personnelle, car cela ne contribuera pas à l'harmonisation du marché et imposera aux plaisanciers des frais de certification injustifiés. Il juge par ailleurs inopportune la proposition relative au contrôle de conformité des moteurs "en service" car il ne s'agit pas d'un problème commercial et une telle mesure imposerait des frais aussi exorbitants qu'inutiles aux possesseurs de bateau. Enfin, en matière de comitologie, le Parlement maintient sa position arrêtée en première lecture visant à supprimer toute référence à un comité de réglementation qui assisterait la Commission en vue de l'adoption de modifications résultant de l'évolution des connaissances techniques. Le Parlement invite les États membres à envisager l'introduction de mesures nationales de soutien visant à encourager l'utilisation d'huiles de lubrification synthétiques biodégradables afin de réduire ainsi la pollution de l'eau provoquée par le secteur de la plaisance. L'introduction de mesures au niveau communautaire sera examinée au cours de la révision de la directive.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 31/10/2001 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient en totalité les amendements du Parlement qui visent à : - exclure les conditions météorologiques anormales, telles que les ouragans, des conditions météorologiques prévues dans la catégorie A de conception de bateaux; - prévoir la simplification des procédures de mesure acoustique en introduisant une méthode alternative pour démontrer la conformité avec les dispositions en matière d'émissions sonores; - prévoir une adaptation de la directive d'origine au progrès technique (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); - prévoir une distinction des moteurs mixtes en deux catégories, à savoir avec ou sans échappement intégral; - supprimer la référence au marquage "CE" sur les moteurs de véhicules nautiques. En revanche, la Commission ne peut accepter les amendements qui visent notamment à : - exiger la suppression des dispositions relatives à la comitologie; - introduire une exclusion des bateaux à vapeur de la directive 94/25/CE; - introduire une définition plus générique des moteurs classiques; - demander l'application de limites plus strictes dans des eaux intérieures spécifiques au niveau national; - requérir 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; - demander que la Commission remette une proposition de nouvelle directive deux ans après la mise en oeuvre de la directive proposée, indiquant la modalité et la date de mise en oeuvre un système de contrôle de conformité des moteurs en service; - exiger des seuils d'émissions gazeuses plus sévères dans le cas des eaux écologiquement sensibles; - demander que l'équipement ignifugé ne se réfère qu'aux moteurs à essence; - introduire des modifications à la définition de la catégorie D de conception de bateaux; - éliminer la tolérance de trois décibels pour les unités à moteurs jumelés ou à moteurs multiples.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 11/06/2007 - Document de suivi

La Commission a présenté un Rapport sur les possibilités d'amélioration des caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance, conformément à l'article 2 de la directive 2003/44/CE, modifiant la directive 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance.

A la lumière de l'expérience acquise, le rapport examine les possibilités d'améliorer davantage les caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance et le besoin de modifier les catégories de conception des bateaux. Il définit des options politiques appropriées et envisage l' opportunité de soumettre des propositions législatives.

Dans le cadre de l'élaboration du rapport, une étude faisant un inventaire détaillé et une évaluation comparative de l'état d'avancement et des évolutions de la technologie et de la législation au niveau mondial a permis de définir **4 scénarios possiblesde réduction ultérieure des valeurs limites des émissions gazeuses.** L'étude d'inventaire a établi les possibilités d'amélioration suivantes:

- pour les moteurs à allumage commandé (SI) hors-bord, passage de la technologie à deux temps (2S) à l'injection directe 2S et à la technologie à quatre temps (4S);

- pour les moteurs SI in-bord, actualisation de la technologie équivalente à l'évolution d'autres applications, notamment automobiles, et éventuellement utilisation de catalyseurs d'oxydation en tant que technologie de post-traitement;

- pour les moteurs à allumage par compression (CI), actualisation de la technologie équivalente à l'évolution d'autres domaines, en ce qui concerne notamment les moteurs utilisés pour les engins mobiles non routiers.

Après consultation avec les parties concernées, les options suivantes de réduction supplémentaire des limites des émissions gazeuses ont été définies:

- **option 1**: tous les moteurs 2S et 4S SI devraient se conformer aux limites d'émissions de gaz actuelles concernant les moteurs 4S SI. Les moteurs CI devraient se conformer aux limites d'émission de la phase IIIA pour les moteurs de marine commerciale utilisés pour les bateaux navigant sur les voies navigables intérieures comme indiqué dans la directive sur les engins mobiles non routiers (NRMM);
- **option 2**: tous les moteurs 2S et 4S SI devraient se conformer à des limites d'émissions gazeuses se situant à 75% des limites actuelles pour les moteurs 4S SI établies par la directive. Les moteurs CI devraient se conformer aux limites d'émission de la phase IIIA pour l'utilisation générale de la directive NRMM;
- **option 2A**: comme l'option 2, mais les limites d'émission gazeuses actuelles concernant les moteurs 4S SI établies par la directive s' appliqueraient aux moteurs SI d'une puissance inférieure à 30 kW;
- **option 2B**: l'option 2A s'appliquerait pour les moteurs SI et les moteurs CI devraient se conformer aux limites d'émissions de la phase II de la directive NRMM.

Les options des scénarios et l'option de base (c'est-à-dire le maintien des limites d'émissions actuelles établies par la directive) ont fait l'objet d'une évaluation détaillée visant à définir l'impact technique, environnemental, économique et social et les effets distributifs de ces options et à comparer leurs impacts au moyen d'une analyse multicritères. Les résultats indiquent que chacune des options des scénarios auraient un coût social de 13 à 15 pertes d'emplois pour chaque kilotonne de réduction de la pollution annuelle, associé à un potentiel de réduction relativement bas (entre 4,3% et 7%) de la contribution à la pollution globale de la navigation de plaisance. Par contre, l'évaluation monétaire des dommages évités par la réduction des émissions s'élève entre 2500 et 8200 EUR pour chaque tonne d'émissions de NOx évitées par an, et entre 13.000 et 51.000 EUR pour chaque tonne d' émissions de PT évitées par an. Ces chiffres indiquent que les coûts de mise en conformité pour la réduction des émissions de ces polluants ne contrebalancent pas les avantages écologiques calculés en valeur monétaire et devraient inciter à rechercher une plus forte réduction des émissions tout en maintenant un rapport coût/bénéfice positif.

Le rapport aborde également d'autres questions traitées dans l'étude d'inventaire, à savoir : a) la nécessité de réduire davantage les émissions de polluants atmosphériques et de bruit ; b) les avantages éventuels d'un système de contrôle de conformité des moteurs « en service »; c) l'existence des techniques de contrôle des émissions présentant un rapport coût/efficacité satisfaisant; d) la nécessité de réduire l'évaporation et le déversement

de carburants; e) la possibilité de convenir de normes internationales pour les émissions gazeuses et sonores; f) les simplifications susceptibles d'être apportées au système de procédures d'évaluation de la conformité.

En conclusion, le rapport établit le besoin d'examiner encore les possibilités de réduire au maximum les émissions des bateaux de plaisance. Cela nécessiterait une évaluation de l'impact que l'application de limites d'émission plus strictes, impliquant un progrès technologique, aux moteurs des bateaux de plaisance pourrait avoir sur la protection du climat et la compétitivité de l'industrie de l'UE et de toute mesure d'accompagnement qui serait nécessaire pour en atténuer les coûts sociaux. En fonction du résultat de cette évaluation supplémentaire, la Commission pourrait envisager de présenter des propositions appropriées à un stade ultérieur.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 22/04/2002 - Position du Conseil

La position commune, adoptée à l'unanimité, maintient l'approche proposée par la Commission, mais reprend quelques-uns des 42 amendements adoptés par le Parlement européen. Certains de ces amendements ont aussi été acceptés par la Commission dans sa proposition modifiée. Cette approche se justifie du fait que certaines modifications sont de nature technique ou visent à clarifier certaines questions liées à la directive 94/25/CE. D'autres modifications traitent des émissions gazeuses et sonores, mais visent, par exemple, à éviter d'imposer des restrictions inutiles en ce qui concerne les bateaux construits pour une utilisation personnelle et qui ne sont pas mis sur le marché communautaire. Dans certains cas, des dispositions ont été précisées afin de tenir compte de l'évolution la plus récente des techniques. Les principales nouveautés introduites par la position commune dans la proposition initiale de la Commission sont les suivantes: - exception pour les bateaux construits pour utilisation personnelle : une exception pour les émissions sonores des bateaux de plaisance construits pour utilisation personnelle et non mis sur le marché communautaire simplifie la situation et évite des frais élevés à des personnes physiques qui ne doivent pas subir de charge inutile; - définition des bateaux de catégorie de conception D : la position commune comprend une définition améliorée des bateaux de catégorie de conception D, telle que suggérée par la Task Force mise en place par la Commission; - dispositions relatives à l'équipement de lutte contre l'incendie : les dispositions harmonisées relatives à l'équipement de lutte contre l'incendie ont été renforcées et clarifiées; - simplification des essais de mesure acoustique pour les PME: afin d'alléger la charge qui pèse sur les PME, l'option consistant à appliquer des valeurs limites simples a été ajoutée à la procédure du bateau de référence et aux essais de mesure acoustique pertinents; - liste plus détaillée des points à traiter dans le rapport de la Commission : l'objectif de l'amélioration constante de la législation communautaire en matière de réduction des émissions et de protection de l'environnement a été renforcé par l'inclusion de points détaillés devant être traités dans le rapport que la Commission présentera au Conseil et au Parlement européen.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 31/10/2002 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission européenne émet un avis favorable sur les amendements qui apportent une cohérence rédactionnelle avec la terminologie utilisée ailleurs dans la position commune en ce qui concerne la "mise sur le marché et/ou la mise en service". Elle accepte également l'amendement sur la tolérance de trois décibels pour les limites sonores car il rétablit la disposition initiale dans la proposition d'origine de la Commission concernant l'application de cette tolérance à tous les types de moteurs. En revanche, la Commission rejette les amendements qui visent à : - exclure des exigences d'émission sonores les bateaux "pour utilisation personnelle" soumis à une conversion importante; - prévoir l'introduction de mesures de soutien nationales visant à encourager l'utilisation d'huiles de graissage synthétiques biodégradables et de mesures à l'échelle de l'UE pendant la révision de la directive; - demander la suppression des dispositions relatives à la comitologie; - exclure les bateaux à vapeur du champ d'application des exigences de la directive en matière de conception et de construction; - prévoir l'exemption des moteurs des bateaux construits pour usage personnel des exigences en matière d'émissions gazeuses. - modifier le calendrier et le domaine des futurs travaux à entreprendre par la Commission pour poursuivre la réduction des émissions et revoir les catégories de conception de bateaux.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques: émissions gazeuses et sonores des moteurs (modif. directive 94/25/CE)

2000/0262(COD) - 12/10/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF : la modification proposée de la directive 94/25/CE vise à inclure des dispositions harmonisées sur les émissions gazeuses et sonores des moteurs destinés aux bateaux de plaisance. CONTENU : la directive 94/25/CE, de type "nouvelle approche" concernant la conception et la construction de bateaux de plaisance, est devenue pleinement applicable en juin 1998 à l'issue d'une période transitoire de quatre ans. La proposition vise à modifier cette directive en fixant des limites : - pour les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote et de particules polluantes, avec des valeurs différentes en fonction de la puissance nominale, pour les moteurs à explosion à deux temps et à quatre temps et les moteurs à allumage par compression; - pour les émissions sonores du bateau/système de moteur, en fonction de la puissance nominale ainsi que du type et du montage du moteur (p. ex. moteurs in-bord/mixtes (sterndrive), hors-bord, véhicules nautiques à moteur, unités à un ou plusieurs moteurs). Les événements ayant amené la Commission à envisager l'inclusion d'aspects environnementaux dans la directive 94/25/CE sont les suivants : l'adoption de l'ordonnance sur la navigation sur le lac de Constance (Bodensee- Schifffahrtsordnung), l'annonce par le gouvernement suédois de son intention d'adopter une réglementation nationale relative aux émissions gazeuses et sonores des moteurs de bateaux de plaisance (1996) et la notification par le Land allemand de Brandebourg d'une proposition de législation sur les émissions, laquelle prévoit l'introduction de limites pour les

émissions gazeuses et sonores (1997). D'autres États membres ont fait part d'intentions similaires. Compte tenu de la menace d'une fragmentation du marché intérieur par la coexistence de différentes législations nationales, les États membres, l'industrie, les utilisateurs et les représentants d'organisations professionnelles internationales invitent la Commission à prendre des mesures visant à harmoniser au niveau de l'Union les limitations des émissions de sorte à assurer une base commerciale équitable et viable pour la vente de moteurs pour le secteur maritime en Europe.