Informations de base

2011/0197(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Bateaux de plaisance et véhicules nautiques à moteur Modification 2017/0353(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.40.04 Construction navale, industie nautique 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures 3.70.07 Pollution acoustique, bruit 4.60.08 Sécurité des produits et des services, responsabilité du fait du produit	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	HARBOUR Malcolm (ECR)	27/09/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive SCHWAB Andreas (PPE) REPO Mitro (S&D) MANDERS Antonius (ALDE) RÜHLE Heide (Verts/ALE) SALVINI Matteo (EFD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	TATARELLA Salvatore (PPE)	28/09/2011
TRAN Transports et tourisme	ZĪLE Roberts (ECR)	17/10/2011

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires économiques et financières ECOFIN	3271	2013-11-15

Commission européenne	DG de la Commission: Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME — Commissaire: TAJANI Antonio
Comité économique et social européen	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
26/07/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0456	Résumé
13/09/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
21/06/2012	Vote en commission,1ère lecture		
26/06/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0213/2012	Résumé
08/10/2013	Débat en plénière		
09/10/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0407/2013	Résumé
09/10/2013	Résultat du vote au parlement		
15/11/2013	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
20/11/2013	Signature de l'acte final		
20/11/2013	Fin de la procédure au Parlement		
28/12/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2011/0197(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification 2017/0353(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	IMCO/7/06714

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE480.885	10/02/2012	
Amendements déposés en commission		PE486.112	02/04/2012	
Avis de la commission	TRAN	PE483.496	24/04/2012	
Avis de la commission	ENVI	PE480.787	25/04/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0213/2012	26/06/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0407/2013	09/10/2013	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00041/2013/LEX	20/11/2013	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2011)0456	26/07/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)0958	26/07/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)0959	26/07/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)872	27/11/2013	
Document de suivi	COM(2018)0182	12/04/2018	
Document de suivi	COM(2022)0021	21/01/2022	
Document de suivi	COM(2022)0358	28/07/2022	
Document de suivi	COM(2023)0283	31/05/2023	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0456	15/11/2011	
Contribution	IT_SENATE	COM(2011)0456	12/12/2011	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1851/2011	08/12/2011	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2013/0053 JO L 354 28.12.2013, p. 0090	Résumé
Rectificatif à l'acte final 32013L0053R(01) JO L 297 13.11.2015, p. 0009	

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.

Alignement 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.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques à moteur

2011/0197(COD) - 09/10/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 626 voix pour, 17 contre et 11 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Champ d'application : la directive devrait couvrir les véhicules nautiques à moteur et les véhicules nautiques à moteur partiellement achevés.

Elle ne devrait pas couvrir les produits tels que : les planches de surf conçues exclusivement pour être propulsées par la force du vent et être manœuvrées par une ou plusieurs personnes debout ; les bateaux construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de l'Union pendant une période de cinq ans à compter de la mise en service du bateau ; les véhicules amphibies.

Produits soumis au marquage CE : les produits suivants seraient soumis au marquage CE lorsqu'ils sont mis à disposition sur le marché ou mis en service: a) les bateaux; b) les éléments ou pièces d'équipement; c) les moteurs de propulsion.

Dans le cas d'un bateau, le marquage CE serait apposé sur la plaque du constructeur, séparément du numéro d'identification du bateau. Dans le cas d'un moteur de propulsion, le marquage CE serait apposé sur le moteur.

Catégories de conception des bateaux : les titres des catégories de conception des bateaux ne devraient reposer que sur des conditions environnementales essentielles en matière de navigation, à savoir **la force du vent et la hauteur significative des vagues**.

Quatre catégories de conception, dénommées A, B, C et D, correspondent à des fourchettes de valeurs en termes de force du vent et de hauteur significative des vagues, définies aux fins de la conception, et sont accompagnées de notes explicatives.

Surveillance du marché : la procédure applicable aux produits qui présentent un risque au niveau national devrait concerner les produits présentant un risque pour la santé ou la sécurité des personnes, mais aussi pour les biens ou l'environnement.

Dans le cas d'un **importateur privé**, si les autorités de surveillance du marché constatent que le produit ne respecte pas les exigences figurant dans la directive, l'importateur devrait être informé sans tarder des mesures correctives à prendre pour mettre le produit en conformité avec ces exigences, suspendre la mise en service du produit ou en suspendre l'utilisation, à proportion de la nature du risque.

Exigences générales : le texte amendé stipule que le bateau devrait être conçu de manière à **minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord**. Un dispositif de remontée à bord devrait être accessible ou pouvoir être déployé sans assistance par une personne tombée à l'eau. Sur les bateaux de plaisance, le poste de barre principal devrait offrir à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement), une bonne visibilité sur 360°.

Chaque produit devrait être accompagné d'un **manuel du propriétaire** fournissant toutes les informations nécessaires à une utilisation en toute sécurité du produit et attirant l'attention sur l'installation, l'entretien et une utilisation normale du produit ainsi que sur la prévention et la gestion des risques.

Exigences relatives à l'intégrité, aux caractéristiques de construction et à l'installation : tous les bateaux de plaisance multicoques habitables qui sont susceptibles de se retourner devraient avoir une **flottabilité suffisante** et être pourvus de **moyens d'évacuation** efficaces en cas de retournement.

Les moteurs hors-bords de propulsion avec commande à la barre devraient être équipés d'un **dispositif d'arrêt d'urgence** qui peut être relié à l'homme de barre.

Réexamen : la Commission devrait faire rapport au Parlement européen et au Conseil concernant :

- la capacité technique de réduire les émissions des moteurs de propulsion des bateaux et de définir des exigences pour les émissions par évaporation et les circuits d'alimentation en carburant qui s'appliquent aux moteurs de propulsion et aux systèmes de propulsion, et
- l'impact sur l'information des consommateurs et sur les fabricants, en particulier les petites et moyennes entreprises, des catégories de conception des bateaux énumérées à l'annexe I.

Ces rapports pourraient être assortis de propositions législatives.

Période transitoire : les nouvelles règles donnent trois ans à l'industrie à partir de la date de leur entrée en vigueur pour se conformer aux limites fixées par la directive. Les petites et moyennes entreprises qui fabriquent des moteurs d'une puissance égale ou inférieure à 15kW disposeraient d'une période de transition de six ans pour respecter les nouvelles exigences.

Bateaux de plaisance et véhicules nautiques à moteur

2011/0197(COD) - 20/11/2013 - Acte final

OBJECTIF : actualiser les exigences relatives à la conception et à la fabrication des bateaux de plaisance.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE.

CONTENU : la directive fixe les **exigences relatives à la conception et à la fabrication des bateaux de plaisance** et des véhicules nautiques à moteur, tels que les bateaux à voile, les bateaux à moteur et les scooters des mers, ainsi que les dispositions régissant leur libre circulation dans l'Union. Elle précise également les conditions auxquelles les opérateurs économiques (fabricants, mandataires, importateurs, distributeurs) peuvent mettre des bateaux de plaisance sur le marché intérieur, y compris ceux importés de pays tiers. L'objectif de la directive est **d'accroître la sécurité des utilisateurs et la protection de l'environnement**.

Une première directive (directive 94/25/CE) a été adoptée dans le but d'harmoniser les caractéristiques liées à la sécurité des bateaux de plaisance dans tous les États membres et de supprimer les entraves au commerce de ces bateaux entre les États membres. Cette directive couvrait uniquement les bateaux de plaisance d'une longueur de coque minimale de 2,5 mètres et d'une longueur maximale de 24 mètres.

La directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil a élargi le champ d'application de la directive afin d'y inclure des exigences relatives à la protection de l'environnement, en fixant des limites pour les émissions gazeuses (CO, HC, NOx et particules) et sonores des moteurs de propulsion.

La nouvelle directive adapte encore les exigences applicables aux émissions afin de tenir compte des progrès technologiques qui permettent d'améliorer les performances environnementales des moteurs nautiques. Elle introduit par ailleurs les éléments suivants :

Catégories de conception des bateaux : les **quatre catégories** de conception, dénommées A, B, C et D, définies pour les bateaux de plaisance reposent sur des conditions environnementales en matière de navigation et correspondent à des **fourchettes de valeurs en termes de force du vent et de hauteur significative des vagues**. Par exemple, un bateau de plaisance de la catégorie de conception A est considéré comme conçu pour des vents qui peuvent dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et pour des vagues qui peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres.

Marquage CE : il s'agit du marquage de conformité indiquant que le produit est conforme à la législation de l'UE. Les produits suivants seront soumis au marquage CE lorsqu'ils seront mis à disposition sur le marché ou mis en service: a) les bateaux; b) les éléments ou pièces d'équipement; c) les moteurs de propulsion.

Dans le cas d'un bateau, le marquage CE devra être apposé sur la plaque du constructeur, séparément du numéro d'identification du bateau. Dans le cas d'un moteur de propulsion, le marquage CE sera apposé sur le moteur.

Exigences essentielles : la directive prévoit, entre autres, ce qui suit :

- tout bateau doit être marqué d'un **numéro d'identification** et porter la plaque du constructeur du bateau ;
- le bateau doit être conçu de manière à **minimiser les risques de chute par-dessus bord** et à faciliter la remontée à bord ;
- sur les bateaux de plaisance, le poste de barre principal offre à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement), une bonne **visibilité** sur 360° ;
- chaque produit doit être accompagné d'un **manuel du propriétaire** fournissant toutes les informations nécessaires à une utilisation en toute sécurité ;
- tous les bateaux de plaisance multicoques habitables qui sont susceptibles de se retourner doivent avoir une **flottabilité suffisante** pour leur permettre de rester à flot en cas de retournement ;
- les moteurs hors-bords de propulsion avec commande à la barre doivent être équipés d'un **dispositif d'arrêt d'urgence** qui peut être relié à l'homme de barre.

Période transitoire : les nouvelles règles donnent **trois ans à l'industrie** à partir de la date de leur entrée en vigueur (soit jusqu'au 18 janvier 2017) pour se conformer aux limites fixées par la directive. Les petites et moyennes entreprises qui fabriquent des moteurs d'une puissance égale ou inférieure à 15kW disposent d'une période de transition de **six ans** (soit jusqu'au 18 janvier 2020) pour respecter les nouvelles exigences.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17.01.2014.

TRANSPOSITION : 18.01.2016.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de tenir compte de l'évolution des connaissances techniques et des nouvelles observations scientifiques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une durée de **cinq ans** à compter du 17 janvier 2014. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

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.