



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0213/2012

26.6.2012

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

Ponente: Malcolm Harbour

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	36
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA	41
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO	46
PROCEDIMIENTO	57

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2011)0456),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0212/2011),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 8 de diciembre de 2011¹,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor y las opiniones de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y de la de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0213/2012),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) La Decisión nº 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de

Enmienda

(6) La Decisión nº 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de

¹ DO C 43 de 15.2.2012, p. 30.

9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos, establece principios comunes y disposiciones de referencia a efectos de la legislación basada en los principios del nuevo enfoque. Para garantizar la coherencia con otra legislación sectorial sobre los productos, procede armonizar algunas disposiciones de la presente Directiva con las de dicha Decisión, siempre que las especificidades sectoriales no requieran una solución diferente. En consecuencia, algunas definiciones, las obligaciones generales de los agentes económicos, la presunción de conformidad, **la objeción formal contra normas armonizadas**, las reglas sobre el mercado CE, los requisitos de los organismos de evaluación de la conformidad y los procedimientos de notificación, así como las disposiciones sobre los procedimientos relativos a los productos que presenten un riesgo, deben armonizarse con dicha Decisión.

9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos, establece principios comunes y disposiciones de referencia a efectos de la legislación basada en los principios del nuevo enfoque. Para garantizar la coherencia con otra legislación sectorial sobre los productos, procede armonizar algunas disposiciones de la presente Directiva con las de dicha Decisión, siempre que las especificidades sectoriales no requieran una solución diferente. En consecuencia, algunas definiciones, las obligaciones generales de los agentes económicos, la presunción de conformidad, las reglas sobre el mercado CE, los requisitos de los organismos de evaluación de la conformidad y los procedimientos de notificación, así como las disposiciones sobre los procedimientos relativos a los productos que presenten un riesgo, deben armonizarse con dicha Decisión. ***El Reglamento (UE) nº [.../...] del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre la normalización europea^{1*} establece un procedimiento de objeciones contra normas armonizadas cuando dichas normas no cumplan plenamente los requisitos de la presente Directiva.***

DO L ...

*** DO: insértese el número, la fecha y la referencia del DO de dicho Reglamento.**

Justificación

Debe leerse en conjunción con las enmiendas presentadas por Malcolm Harbour por las que se suprimen los artículos 15 y 33.

Enmienda 2 Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) También es conveniente establecer una

PE480.885v02-00

Enmienda

(8) También es conveniente establecer una

6/57

RR\906692ES.doc

definición de «embarcación construida para uso personal» y de «importador privado» específica para este sector, a fin de facilitar la comprensión y aplicación uniforme de la Directiva.

definición de «embarcación construida para uso personal» y de «importador privado» específica para este sector, a fin de facilitar la comprensión y aplicación uniforme de la Directiva. ***Es necesario ampliar la definición actual de «motor de propulsión» para abarcar también las soluciones innovadoras de propulsión.***

Justificación

Es necesario introducir cambios en la definición de «motores de propulsión» como resultado de la introducción de nuevos sistemas híbridos u otros sistemas que puedan comercializarse en el futuro.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 bis) Por lo que se refiere a los motores adaptados para uso marítimo, cuando el motor de origen ya esté homologado de conformidad con la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera¹ o la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo

destinados a la propulsión de vehículos², los fabricantes deben poder servirse de la prueba de conformidad expedida por el fabricante del motor original cuando dichas adaptaciones no hayan alterado las características de las emisiones de escape. En consecuencia, debe adaptarse la definición de fabricante establecida en la presente Directiva a fin de aclarar lo que se cubre en el alcance de la actividad de «fabricación».

DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

DO L 275 de 20.10.2005, p. 2.

Justificación

Debe leerse en conjunción con la enmienda presentada por Malcolm Harbour al artículo 3, apartado 1, punto 13. Los fabricantes que adaptan motores para uso marítimo, conocidos coloquialmente como «marinizadores», se han enfrentado en el pasado a una cierta inseguridad jurídica por lo que se refiere a la certificación del motor. La adaptación de la definición de fabricante en la presente Directiva aborda la ambigüedad a la que actualmente se enfrentan los «marinizadores» que no cambien las características de emisión del motor, quienes pueden ahora claramente utilizar la prueba de conformidad del fabricante del motor original.

Enmienda 4 Propuesta de Directiva Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) Las opciones para reducir aún más los límites de emisiones de escape de los motores de las embarcaciones de recreo se han evaluado en el Informe sobre las posibilidades de seguir mejorando las características medioambientales de los motores de las embarcaciones de recreo, presentado con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2003/44/CE, por la que se modifica la Directiva 94/25/CE, relativa a las embarcaciones de recreo. En dicho informe se llega a la conclusión de que procede establecer límites más estrictos que los establecidos en la Directiva

Enmienda

(21) Las opciones para reducir aún más los límites de emisiones de escape de los motores de las embarcaciones de recreo se han evaluado en el Informe sobre las posibilidades de seguir mejorando las características medioambientales de los motores de las embarcaciones de recreo, presentado con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2003/44/CE, por la que se modifica la Directiva 94/25/CE, relativa a las embarcaciones de recreo. En dicho informe se llega a la conclusión de que procede establecer límites más estrictos que los establecidos en la Directiva

2003/44/CE. Dichos límites han de establecerse en un nivel que refleje el desarrollo técnico de tecnologías más limpias para los motores marinos y que permita avanzar hacia la armonización de los límites de emisiones de escape a escala mundial. En cambio, los límites de monóxido de carbono deben aumentarse, a fin de permitir una reducción significativa de otros contaminantes atmosféricos, velando al mismo tiempo por que los costes de aplicación sigan siendo proporcionados.

2003/44/CE. Dichos límites han de establecerse en un nivel que refleje el desarrollo técnico de tecnologías más limpias para los motores marinos y que permita avanzar hacia la armonización de los límites de emisiones de escape a escala mundial. En cambio, los límites de monóxido de carbono deben aumentarse, a fin de permitir una reducción significativa de otros contaminantes atmosféricos, velando al mismo tiempo por que los costes de aplicación sigan siendo proporcionados. ***Los límites de monóxido de carbono propuestos forman parte de una estrategia para lograr una reducción global de emisiones más estricta, reflejar la viabilidad tecnológica y lograr la implementación más rápida posible, garantizando al mismo tiempo un impacto socioeconómico aceptable.***

Justificación

La Comisión ha llevado a cabo amplias consultas antes de determinar los límites de emisión contenidos en su propuesta, ampliamente aceptados por todas las partes interesadas como el mejor compromiso para reducir la contaminación.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) En función del tipo de combustible y de potencia, deben utilizarse los ciclos de ensayo para motores destinados a aplicaciones marinas descritos en las normas ISO pertinentes.

Enmienda

(22) En función del tipo de combustible y de potencia, deben utilizarse los ciclos de ensayo para motores destinados a aplicaciones marinas descritos en las normas ISO pertinentes. ***Deben desarrollarse ciclos de ensayo para todos los motores de combustión que formen parte del sistema de propulsión, incluidos los motores híbridos.***

Justificación

Esta enmienda modifica el texto de la enmienda 4 del PR, y además cubre la enmienda 3 del

PR, que el ponente piensa retirar en consecuencia, y, si se lee en conjunción con la enmienda 10 del PR, que permanece, aclara debidamente que los motores de carga utilizados en los híbridos de serie están realmente cubiertos por el ámbito de aplicación de la Directiva.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) De conformidad con el principio de subsidiariedad, las disposiciones de la presente Directiva no deben afectar al derecho de los Estados miembros de establecer los requisitos que puedan estimar necesarios en relación con la navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables, y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que ello no requiera modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva.

Enmienda

(26) De conformidad con el principio de subsidiariedad, las disposiciones de la presente Directiva no deben afectar al derecho de los Estados miembros de establecer los requisitos que puedan estimar necesarios en relación con la navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables, y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que ello no requiera modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva **y que dichos requisitos estén justificados y sean proporcionados al objetivo que se quiere alcanzar. La Comisión debe facilitar el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros sobre la aplicación del artículo 5 de la presente Directiva estableciendo un mecanismo adecuado para tal intercambio.**

Justificación

El ponente considera que el intercambio de puntos de vista sobre las mejores prácticas entre los Estados miembros en cuanto a la aplicación del artículo 5 contribuiría a evitar medidas desproporcionadas y debería ser promovido por la Comisión.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 26 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(26 bis) En cuanto a las licencias de las

embarcaciones o las inspecciones técnicas, se carece de cualquier tipo de armonización o de condiciones de igualdad y aún puede producirse evasión fiscal a través del uso de gasóleo agrícola. Por tanto, conviene que la Comisión examine la posibilidad de presentar propuestas para armonizar las licencias de las embarcaciones a escala de la Unión, promover inspecciones técnicas periódicas y prevenir la evasión fiscal desalentando el uso de gasóleo agrícola.

Enmienda 8

Proposition de directive Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Es fundamental aclarar tanto a los fabricantes como a los usuarios que, al colocar el marcado CE en *el* producto, el fabricante declara que el producto cumple todos los requisitos aplicables y que asume la plena responsabilidad al respecto.

Enmienda

(28) Es fundamental aclarar tanto a los fabricantes como a los usuarios que, al colocar el marcado CE en *un* producto, el fabricante declara que el producto cumple todos los requisitos aplicables y que asume la plena responsabilidad al respecto. *Las autoridades nacionales de vigilancia del Mercado deben llevar a cabo controles sistemáticos de cumplimiento.*

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 bis) Con el fin de proporcionar información clara sobre el entorno operativo aceptable de las embarcaciones, los títulos de las categorías de diseño de las embarcaciones, que eran potencialmente engañosos para los usuarios, deben basarse ahora en las condiciones ambientales esenciales para la navegación, a saber, la fuerza del

viento y la altura de las olas, en lugar de indicar la zona y el tipo de navegación.

Justificación

Considerando relativo a las categorías de diseño de las embarcaciones que aclara la cuestión.

Enmienda 10

**Propuesta de Directiva
Considerando 31 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 ter) Las condiciones ambientales a que se refiere la categoría de diseño A se pueden encontrar en los viajes largos, como los transoceánicos, o en aguas costeras, cuando no exista refugio contra el viento y las olas en varios cientos de millas náuticas. Las condiciones a que se refiere la categoría de diseño B se pueden encontrar en los viajes en alta mar de una cierta longitud o en las costas donde no siempre se pueda encontrar refugio de inmediato. Estas condiciones también se pueden encontrar en los mares interiores de dimensiones suficientes como para generar olas de dicha altura. Las condiciones a que se refiere la categoría de diseño C se pueden encontrar en las aguas interiores expuestas, en los estuarios y en las aguas costeras en condiciones meteorológicas moderadas. Las condiciones a que se refiere la categoría de diseño D se pueden encontrar en las aguas continentales protegidas y en las aguas costeras con buen tiempo.

Justificación

Esta enmienda constituye una explicación detallada de las categorías de diseño de embarcaciones ajustadas (nuevamente propuestas) en el PR.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Considerando 39

Texto de la Comisión

(39) Con objeto de tener en cuenta los nuevos progresos técnicos y las nuevas pruebas científicas, deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a efectos de modificar el punto 2 de la parte B y el punto 1 de la parte C del anexo I, con exclusión de las modificaciones directas o indirectas de los valores de las emisiones de escape o sonoras y de los números de Froude y del coeficiente de potencia/desplazamiento, y los anexos V, VII y IX. Es de especial importancia que la Comisión realice durante sus trabajos de preparación las consultas apropiadas, incluidas las consultas a expertos.

Enmienda

(39) Con objeto de tener en cuenta los nuevos progresos técnicos y las nuevas pruebas científicas, deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a efectos de modificar el punto 2 de la parte B ***del anexo I, en particular para incluir los ciclos de ensayo para los motores híbridos y para introducir mezclas experimentales de biocombustibles en la tabla de los combustibles de ensayo una vez que estos últimos hayan sido aceptados a nivel internacional***, y el punto 1 de la parte C del anexo I, con exclusión de las modificaciones directas o indirectas de los valores de las emisiones de escape o sonoras y de los números de Froude y del coeficiente de potencia/desplazamiento, y los anexos V, VII y IX. Es de especial importancia que la Comisión realice durante sus trabajos de preparación las consultas apropiadas, incluidas las consultas a expertos.

Justificación

Esta enmienda es un ajuste técnico de la enmienda 6 del PR, que será retirada. La enmienda sigue reflejando los cambios necesarios a la vista de las nuevas mezclas de biocombustibles y de la introducción de sistemas híbridos.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Considerando 44

Texto de la Comisión

(44) Los Estados miembros deben fijar

Enmienda

(44) Los Estados miembros deben fijar

normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva y velar por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva y velar por su ejecución **por parte de servicios claramente designados para este cometido o de las autoridades nacionales competentes**. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias y **deben aplicarse sin demora**.

Enmienda 13
Propuesta de Directiva
Artículo 2 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. El hecho de que la misma embarcación pueda utilizarse con fines de fletamiento o de entrenamiento para la navegación de recreo **no impedirá su inclusión** en la presente Directiva **cuando se introduzca en el mercado de la Unión con fines recreativos**.

Enmienda

3. Las embarcaciones que también se utilizan con fines de fletamiento o de entrenamiento para la navegación de recreo **están incluidas** en la presente Directiva.

Justificación

Las directrices 2008 del RCD (sistema de dibujos y modelos comunitarios registrados) establecen que las embarcaciones de recreo alquiladas están cubiertas por la Directiva, al igual que las embarcaciones de recreo utilizadas para el entrenamiento para la navegación de recreo. Esta aclaración asegura una interpretación común entre los Estados miembros y, además, es importante para la aplicación del Convenio MARPOL de la OMI.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – punto 2

Texto de la Comisión

2. «embarcación de recreo»: toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 m, medida con arreglo a las normas aplicables y proyectada para fines deportivos o recreativos;

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Justificación

(No afecta a la versión española.)

Enmienda 15 **Propuesta de Directiva** **Artículo 3 – punto 3**

Texto de la Comisión

3. «moto acuática»: embarcación **proyectada para fines deportivos o recreativos**, de menos de 4 m de eslora que utilice un motor de combustión interna con una bomba de chorro de agua como fuente principal de propulsión y proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco (y no dentro de él);

Enmienda

3. «moto acuática»: embarcación de menos de 4 m de eslora que utilice un motor de combustión interna con una bomba de chorro de agua como fuente principal de propulsión y proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco (y no dentro de él);

Justificación

La enmienda sustituye la definición propuesta por la de la Directiva 2003/44/CE, que es la definición internacional que incluye la norma ISO correspondiente.

Enmienda 16 **Propuesta de Directiva** **Artículo 3 – punto 5**

Texto de la Comisión

5. «motor de propulsión»: todo motor de combustión interna y encendido por chispa o por compresión utilizado con fines de propulsión;

Enmienda

5. «motor de propulsión»: todo motor de combustión interna y encendido por chispa o por compresión utilizado **directa o indirectamente** con fines de propulsión;

Justificación

Esta enmienda garantiza que todos los tipos de instalación híbrida tendrán que ajustarse a los requisitos sobre emisiones de gases de escape recogidos en el anexo I. B.

Enmienda 17 **Propuesta de Directiva** **Artículo 3 – punto 7**

Texto de la Comisión

7. «conversión importante de la embarcación»: una conversión de la embarcación que modifique el medio de propulsión de la embarcación, conlleve una modificación importante del motor o altere de tal modo la embarcación que se **considere una nueva embarcación**;

Enmienda

7. «conversión importante de la embarcación»: una conversión de la embarcación que modifique el medio de propulsión de la embarcación, conlleve una modificación importante del motor o altere de tal modo la embarcación que **la seguridad esencial y los requisitos ambientales de aplicación establecidos en la presente Directiva se vean afectados**;

Justificación

La «conversión importante de la embarcación» necesita una definición más precisa ya que el texto original está abierto a la interpretación. La «modificación importante del motor» está definida en la presente Directiva y su redacción está cuidadosamente equilibrada para evitar que cualquier cambio en los atributos de los motores se considere una conversión importante.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Artículo 3 – punto 13

Texto de la Comisión

13. «fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrica un producto o que manda diseñar o fabricar ese producto y lo comercializa con su nombre o marca comercial;

Enmienda

13. «fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrica un producto o que manda diseñar o fabricar ese producto y lo comercializa con su nombre o marca comercial; **ello incluirá a toda persona física o jurídica que adapte motores para uso marítimo, cuando el motor de origen ya esté homologado de conformidad con la Directiva 97/68/CE o la Directiva 2005/55/CE, sin alterar las características de las emisiones de escape del motor**;

Justificación

Esta enmienda aborda la ambigüedad a la que actualmente se enfrentan los fabricantes que adapten motores para uso marítimo y no cambien las características de emisión del motor, garantizando que ahora puedan claramente utilizar la prueba de conformidad del fabricante del motor original.

Enmienda 19

Propuesta de Directiva Artículo 5

Texto de la Comisión

Las disposiciones de la presente Directiva no excluyen la posibilidad de que los Estados miembros adopten disposiciones sobre navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que dichas disposiciones no requieran modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva.

Enmienda

Las disposiciones de la presente Directiva no excluyen la posibilidad de que los Estados miembros adopten disposiciones sobre navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente, ***también de la contaminación acústica***, y la estructura de las vías navegables y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que dichas disposiciones no requieran modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva ***y que dichas disposiciones estén justificadas y sean proporcionadas. La Comisión facilitará el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros y establecerá un mecanismo adecuado para tal intercambio.***

Justificación

El ponente considera que el intercambio de puntos de vista sobre las mejores prácticas entre los Estados miembros en cuanto a la aplicación del artículo 5 contribuiría a evitar medidas desproporcionadas y debería ser promovido por la Comisión.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva Artículo 6 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de ***ninguno de los siguientes productos:***

(a) los motores de propulsión, instalados o no en la embarcación, que sean

Enmienda

4. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de ***motores de propulsión, independientemente de que estén o no instalados en embarcaciones, que se ajusten a la presente Directiva.***

conformes con la presente Directiva;

(b) los motores homologados con arreglo a la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo que sean conformes con los límites de emisiones de escape de las fases fase IIIA, IIIB o IV en los motores de encendido por compresión utilizados en aplicaciones distintas de la propulsión de barcos de navegación interior, locomotoras y automotores, tal como se establece en el punto 4.1.2. del anexo I de la citada Directiva;

(c) los motores homologados con arreglo a la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, cuando el fabricante declare, de conformidad con el punto 9 del anexo IV, que el motor cumplirá los requisitos sobre emisiones de escape de la presente Directiva una vez instalado en una embarcación con arreglo a las instrucciones facilitadas por el fabricante.

Justificación

This corrects a formatting error in the Commission proposal and ensures that this provision from the Current RCD 1994/25 is carried over effectively and clearly. The contents of point a) has in fact not been deleted but has been moved to MH AM to Article 6, paragraph 4, introductory part. The contents of point b) has in fact not been deleted but has been moved to MH AM on Article 6 paragraph 4a (new) point a). The contents of the first part of point c) has in fact not been deleted but has moved to MH AM on Article 6 paragraph 4a (new) point b). "where the manufacturer declares" onwards is the format error and has moved and has moved to the second subparagraph as it was intended to apply to both points.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. El apartado 4 se aplicará asimismo a:

(a) los motores homologados con arreglo a la Directiva 97/68/CE que sean conformes con los límites de emisiones de

escape de las fases IIIA, IIIB o IV en los motores de encendido por compresión utilizados en aplicaciones distintas de la propulsión de barcos de navegación interior, locomotoras y automotores, tal como se establece en el punto 4.1.2. del anexo I de la citada Directiva, así como

(b) los motores homologados con arreglo a la Directiva 2005/55/CE,

cuando el fabricante declare, de conformidad con el punto 9 del anexo IV, que el motor cumplirá los requisitos sobre emisiones de escape de la presente Directiva una vez instalado en una embarcación con arreglo a las instrucciones facilitadas por el fabricante.

Justificación

Esto corrige un error de formato en la propuesta de la Comisión y garantiza que esta disposición de la actual DER (Directiva 1994/25/CE) se mantenga de forma efectiva y con mayor claridad que en la propuesta de la Comisión.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva Artículo 7 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Los fabricantes garantizarán que el producto vaya acompañado de las instrucciones y de la información relativa a la seguridad en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y demás usuarios finales, *según lo que decida* el Estado miembro de que se trate.

Enmienda

7. Los fabricantes garantizarán que el producto vaya acompañado de las instrucciones y de la información relativa a la seguridad en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y demás usuarios finales *en los Estados miembros en cuyo mercado introduzcan sus productos. Dicha lengua será decidida por* el Estado miembro de que se trate.

Enmienda 23

Propuesta de Directiva Artículo 12 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Obligaciones de los importadores privados

Obligaciones de los importadores privados,
***cuando se debe llevar a cabo una
evaluación posterior a la construcción***

Justificación

El título original del artículo 12 puede ser engañoso porque no está claro que los tres apartados se refieren a la evaluación posterior a la construcción. Si el título no lo especifica, este artículo se aplicará a todas las importaciones privadas, independientemente de si el importador ha importado un barco que requiere EFP o si el importador ha importado un barco que ya tiene el marcado CE.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva Artículo 15

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 15

suprimido

Objeción formal contra normas armonizadas

1. Cuando un Estado miembro o la Comisión consideren que una norma armonizada no satisface plenamente los requisitos que contempla y que están establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I, la Comisión o el Estado miembro en cuestión plantearán el asunto ante el Comité creado con arreglo al artículo 5 de la Directiva 98/34/CE y expondrán sus argumentos. Tras consultar con los organismos europeos de normalización pertinentes, dicho Comité emitirá su dictamen sin demora.

2. A la luz del dictamen del Comité, la Comisión decidirá publicar, no publicar, publicar con restricciones, mantener o mantener con restricciones en el Diario Oficial de la Unión Europea las referencias a la norma armonizada en cuestión, o retirarlas de él.

3. La Comisión informará al organismo de normalización europeo interesado y, en su caso, solicitará la revisión de las normas armonizadas en cuestión.

Justificación

Actualmente se está llevando a cabo una revisión legislativa horizontal del sistema de normalización de la UE (2011/0150(COD)) que cubre esta disposición de carácter general sobre las objeciones a las normas, lo cual explica el motivo por el que tenemos que suprimir este artículo de esta propuesta de directiva sectorial. Una enmienda correspondiente al considerando 6 se refiere al Reglamento sobre normalización.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva

Artículo 18 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

(d) los motores intraborda o mixtos sin escape integrado que se consideren conformes con los requisitos sobre emisiones de escape establecidos en **las partes B y C** del anexo I;

Enmienda

(d) los motores intraborda o mixtos sin escape integrado que se consideren conformes con los requisitos sobre emisiones de escape establecidos en **la parte B** del anexo I;

Justificación

El anexo C se refiere a valores límite de las emisiones sonoras y no es aplicable aquí. El mercado CE para los motores intraborda o mixtos sin escape integrado sólo cubre las emisiones de escape y no el ruido, ya que la prueba de las emisiones sonoras de este tipo de motores la debe realizar el constructor del barco, una vez que el motor ha sido montado en el casco.

Enmienda 26

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – apartado 1 – letra b – inciso ii – guión 1

Texto de la Comisión

– si se cumplen las normas armonizadas relativas a los puntos 3.2 y 3.3 de la parte A del Anexo I: módulo **AI (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto)**; módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F; módulo G (conformidad basada en la

Enmienda

– si se cumplen las normas armonizadas relativas a los puntos 3.2 y 3.3 de la parte A del Anexo I: módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F; módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad); o módulo H (conformidad basada en el pleno

verificación por unidad); o módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

aseguramiento de la calidad).

Justificación

Esta enmienda restablece en el texto de la presente Directiva unas normas que han estado en vigor desde 1994. No es apropiado que una embarcación de categoría C de más de 12 m pueda salir a la mar si el diseño no ha sido verificado por un organismo acreditado. La enmienda propone reforzar las pruebas de estabilidad y flotabilidad e incluye pruebas adicionales apropiadas.

Enmienda 27

Propuesta de Directiva

Artículo 25 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Un tipo de producción mencionado en el módulo B podrá abarcar distintas variantes del producto siempre que ***las diferencias entre las variantes no afecten al nivel de seguridad y a los demás requisitos referentes al funcionamiento del producto.***

Enmienda

Un tipo de producción mencionado en el módulo B podrá abarcar distintas variantes del producto siempre que:

- a) las diferencias entre las variantes no afecten al nivel de seguridad y a los demás requisitos referentes al funcionamiento del producto; así como***
- b) las variantes de un producto estén señaladas en el certificado de examen de tipo UE correspondiente, en su caso, a través de una modificación del certificado original.***

Justificación

Puede suceder que los productos se comercialicen con una designación de tipo diferente al indicado en el certificado de examen de tipo UE. Esto lleva a confusión en cuanto a si el producto está cubierto por el certificado o no. La presente enmienda resuelve esta cuestión.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva

Artículo 33

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 33

suprimido

Objeción formal contra normas armonizadas

Cuando un Estado miembro o la Comisión tengan objeciones formales contra las normas armonizadas contempladas en el artículo 32, será de aplicación el artículo 15.

Justificación

Actualmente se está llevando a cabo una revisión legislativa horizontal del sistema de normalización de la UE (2011/0150(COD)) que cubre esta disposición de carácter general sobre las objeciones a las normas, lo cual explica el motivo por el que tenemos que suprimir este artículo de esta propuesta de directiva sectorial. Una enmienda correspondiente al considerando 6 se refiere al Reglamento sobre normalización.

Enmienda 29

**Propuesta de Directiva
Artículo 49 – apartado 2**

Texto de la Comisión

Enmienda

Las modificaciones mencionadas en la letra a) podrán incluir modificaciones de los combustibles de referencia, de los requisitos relativos a los ensayos de emisiones de escape y emisiones sonoras y de los criterios de durabilidad.

Las modificaciones mencionadas en la letra a) podrán incluir modificaciones de los combustibles de referencia, de los requisitos relativos a los ensayos de emisiones de escape y emisiones sonoras y de los criterios de durabilidad. ***En particular, dichas modificaciones podrán incluir los ciclos de ensayo para los motores híbridos e introducir mezclas experimentales de biocombustibles en la tabla de los combustibles de ensayo establecida en el punto 2 de la parte B del anexo I una vez que dichos combustibles de ensayo hayan sido acordados en forma de normas aceptadas internacionalmente.***

Justificación

Esta enmienda sustituye a las enmiendas 17 y 18 del PR, que serán retiradas, y aclara el

alcance de la delegación de poderes otorgada a la Comisión.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva Artículo 50 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 49 se otorgará por ***tiempo indefinido*** a partir de la fecha indicada en el artículo 60.

Enmienda

2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 49 se otorgará por ***un período de siete años*** a partir de la fecha indicada en el artículo 60. ***La Comisión elaborará un informe sobre esa delegación de competencias a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de la misma duración, a menos que el Parlamento Europeo y el Consejo se opongan a dicha ampliación, a más tardar, tres meses antes de que finalice cada período.***

Enmienda 31

Propuesta de Directiva Artículo 53 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

A más tardar el ... *, y teniendo en cuenta las iniciativas más importantes del mercado, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los requisitos técnicos para reducir aún más las emisiones de los motores destinados a aplicaciones marinas, teniendo en consideración la rentabilidad de las tecnologías y la necesidad de acordar valores armonizados a nivel mundial para el sector. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

**** DO: Añádase la fecha de cinco años***

después de la fecha indicada en el artículo 57, apartado 1, párrafo segundo.

Justificación

La enmienda propone considerar la introducción de una nueva etapa para las emisiones futuras (etapa 3). La primera cláusula está redactada para garantizar un enfoque flexible por parte de la Comisión, con el fin de garantizar su participación temprana en cualquier iniciativa de la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. sobre nuevas normas para los motores de encendido por chispa (gasolina) y los motores de encendido por compresión (diesel).

Enmienda 32

**Propuesta de Directiva
Artículo 53 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 53 bis

Revisión

A más tardar el ...*, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el impacto de las categorías de diseño de embarcaciones que figuran en el anexo I, basado en la resistencia a la fuerza del viento y la altura de las olas, teniendo en cuenta los avances en la normalización internacional. Dicho informe incluirá una evaluación de si las categorías de diseño de embarcaciones requieren especificaciones o subdivisiones adicionales, con objeto de facilitar a los consumidores una mejor información sobre el uso real. Dicho informe incluirá asimismo una evaluación del impacto en la industria de fabricación de embarcaciones. Cuando proceda, irá acompañado de la correspondiente propuesta legislativa.

**** DO: insértese la fecha: dos años después de la fecha mencionada en el párrafo segundo del artículo 57, apartado 1.***

Justificación

Como alternativa a las categorías revisadas de diseño de embarcaciones propuestas por el ponente en el PR y con arreglo a los ajustes introducidos en las enmiendas a dicho PR, esta enmienda asigna a la Comisión la tarea de llevar a cabo consultas a fondo sobre este tema con las partes interesadas e informar de ello en un plazo razonable. Los coordinadores de la Comisión IMCO decidieron encargar un documento de información para evaluar los méritos relativos de las categorías revisadas de diseño de embarcaciones, a fin de que los miembros de la Comisión IMCO pudieran decidir con conocimiento de causa a la hora de votar entre ambas opciones.

Enmienda 33

Propuesta de Directiva Artículo 58 – apartado 1

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
<p>1. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de productos cubiertos por la Directiva 94/25/CE que sean conformes con dicha Directiva y se hayan introducido en el mercado o puesto en servicio antes del [dd/mm/aaaa] (un año después de la fecha indicada en el segundo párrafo del artículo 57).</p>	<p>1. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de productos cubiertos por la Directiva 94/25/CE que sean conformes con dicha Directiva y se hayan introducido en el mercado o puesto en servicio antes del ...*.</p> <hr/> <p><i>* DO: insértese la fecha indicada en el párrafo segundo del artículo 57, apartado 1, o el 31 de diciembre de 2014, tomándose como referencia la más tardía de esas fechas.</i></p>

Justificación

Esta enmienda corrige un error en la enmienda 20 del PR, que será retirada, si bien la intención sigue siendo la misma: a excepción de los motores de encendido por chispa, a los que se aplica la disposición especial contemplada en el artículo 58, apartado 2, los fabricantes de otros tipos de motores estarán sujetos a la Directiva a partir de finales de 2014, por lo que esta enmienda propone que eso se aclare en la Directiva.

Enmienda 34

Propuesta de Directiva Anexo 1 – parte A – punto 1 – cuadro – columna 1

Texto de la Comisión

Enmienda

<i>Categoría de diseño</i>	<i>Categoría de diseño</i>
A – « Oceánicas »	A
B – « En alta mar »	B
C – « En aguas costeras »	C
D – « En aguas protegidas »	D

Justificación

Debe leerse en conjunción con las enmiendas a las categorías de diseño subsiguientes. La enmienda establece los límites máximos de la fuerza del viento y la altura de las olas para diseñar la categoría A (en consonancia con la norma). La categoría de diseño A excluye «las condiciones anormales», sin embargo, sólo la Guía de Aplicación de la Comisión Europea da ejemplos de lo que constituyen dichas condiciones. Las embarcaciones de recreo con una longitud de hasta 24 m no pueden soportar condiciones más duras que las establecidas en esta enmienda.

Enmienda 35

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 1 – letra A

Texto de la Comisión

Enmienda

A. OCEÁNICAS: embarcaciones diseñadas para viajes largos en los que los vientos pueden superar la fuerza 8 (escala de Beaufort) y *las olas la altura de 4 m o más, quedando excluidas las situaciones anormales, y que son embarcaciones en gran medida autosuficientes.*

A. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño A se considera diseñada para vientos que pueden superar la fuerza 8 (escala de Beaufort) y olas **de una altura significativa** de 4 m o más, quedando excluidas las situaciones anormales **como tormentas, temporales, huracanes, tornados y condiciones marítimas extremas u olas gigantes.**

Justificación

Tras consultar ulteriormente con las partes interesadas para ajustar las definiciones, en esta nueva definición se mantiene la categoría de diseño A existente, pero se elimina la zona y el tipo de navegación («oceánica») debido a que las condiciones que el usuario debe tener en cuenta son la fuerza del viento y la altura de las olas. También se mantienen los límites actuales en términos de fuerza del viento y altura significativa de las olas, pero se aporta seguridad jurídica mediante la descripción de las condiciones anormales. En consecuencia,

las enmiendas 22, 23 y 24 del PR serán retiradas.

Enmienda 36

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 1 – letra B

Texto de la Comisión

B. EN ALTA MAR: embarcaciones diseñadas para viajes en alta mar en los que pueden encontrarse vientos de hasta fuerza 8 y olas de altura significativa de hasta 4 m.

Enmienda

B. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño B se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 8 y olas de altura significativa de hasta 4 m.

Justificación

Tras consultar ulteriormente con las partes interesadas para ajustar las definiciones, en esta nueva definición se mantiene la categoría de diseño B existente, pero se elimina la zona y el tipo de navegación («en alta mar») debido a que las condiciones que el usuario debe tener en cuenta son la fuerza del viento y la altura de las olas. En consecuencia, la enmienda 25 del PR será retirada.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 1 – letra C

Texto de la Comisión

C. EN AGUAS COSTERAS: embarcaciones diseñadas para viajes en aguas costeras, grandes bahías, grandes estuarios, lagos y ríos, en los que puedan encontrarse vientos de hasta fuerza 6 y olas de altura significativa de hasta 2 m.

Enmienda

C. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño C se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 6 y olas de altura significativa de hasta 2 m.

Justificación

Tras consultar ulteriormente con las partes interesadas para ajustar las definiciones, en esta nueva definición se mantiene la categoría de diseño C existente, pero se elimina la zona y el tipo de navegación («en aguas costeras») debido a que las condiciones que el usuario debe tener en cuenta son la fuerza del viento y la altura de las olas. En consecuencia, la enmienda 26 del PR será retirada.

Enmienda 38

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 1 – letra D

Texto de la Comisión

D. EN AGUAS PROTEGIDAS:
embarcaciones diseñadas para viajes en aguas costeras protegidas, pequeñas bahías, pequeños lagos, ríos y canales, en los que puedan encontrarse vientos de hasta fuerza 4 y olas de altura significativa de hasta 0,3 m, y ocasionalmente olas de 0,5 m de altura máxima provocadas, por ejemplo, por el paso de embarcaciones.

Enmienda

D. Una embarcación de recreo que pertenezca a la categoría de diseño D se considera diseñada para vientos de hasta fuerza 4 y olas de altura significativa de hasta 0,3 m, y ocasionalmente olas de 0,5 m de altura máxima.

Justificación

Tras consultar ulteriormente con las partes interesadas para ajustar las definiciones, en esta nueva definición se mantiene la categoría de diseño D existente, pero se elimina la zona y el tipo de navegación («en aguas protegidas») debido a que las condiciones que el usuario debe tener en cuenta son la fuerza del viento y la altura de las olas. En consecuencia, la enmienda 27 del PR será retirada.

Enmienda 39

Propuesta de Directiva

Anexo 1 – parte A – punto 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En cada categoría, las embarcaciones deben estar diseñadas y construidas para resistir estos parámetros por lo que respecta a la estabilidad, la flotabilidad y demás requisitos básicos enumerados en el anexo I y deben poseer buenas características de manejabilidad.

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Justificación

(No afecta a la versión española.)

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 2 – punto 2.1 – párrafo 1 – punto 30

Texto de la Comisión

(30) el país de **construcción**;

Enmienda

(30) el **código de** país de **la autoridad que expida el código del fabricante**;

Justificación

Para mejorar la trazabilidad, la enmienda aclara que la ubicación de la sede legal del fabricante tiene que figurar en el número de identificación de 14 dígitos, junto con el código del fabricante (MIC) (véase el punto 29). El ponente ha tenido en cuenta el sistema del sector del automóvil, pero considera que no es apropiado puesto que los números de identificación del vehículo incluyen un código del fabricante y un código de la ubicación de la fábrica, lo que haría necesario cambiar el sistema internacional establecido para los números de identificación de las embarcaciones.

Enmienda 41

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 2 – punto 2.2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En caso de importación privada, los datos de contacto y las recomendaciones mencionadas en las letras a), d) y e) incluirán los del organismo modificado que haya efectuado la evaluación de la conformidad.

Enmienda

suprimido

Justificación

Este requisito no es necesario porque el número de identificación (CIN) ya muestra la identidad del organismo notificado, por lo que la trazabilidad ya está prevista y el organismo notificado siempre elabora informes sobre la conformidad.

Enmienda 42

Propuesta de Directiva

Anexo 1 – parte A – punto 2 – punto 2.2 bis) (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2.2a. Placa del importador

Cada embarcación deberá llevar una placa fija permanente, montada separadamente del número de identificación del casco, en la que consten

el nombre del importador, el nombre comercial o marca registrada y la dirección completa.

Justificación

Los requisitos de información del artículo 9, apartado 3, en cuanto a los detalles del importador son los más fáciles de cumplir mediante la inclusión de esta información en una «placa del importador» y esta enmienda recoge los detalles de la información que debe contener dicha placa.

Enmienda 43

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 3 – punto 3.3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El casco de la embarcación estará construido de forma que se garanticen las características de flotabilidad adecuadas para su categoría de diseño con arreglo al punto 1 y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6. **Todas** las embarcaciones de casco múltiple habitables deberán estar diseñadas de forma que **no sean susceptibles de vuelco o que** dispongan de flotabilidad suficiente para mantenerse a flote en posición invertida.

Enmienda

El casco de la embarcación estará construido de forma que se garanticen las características de flotabilidad adecuadas para su categoría de diseño con arreglo al punto 1 y la carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6. Las embarcaciones de casco múltiple habitables **cuyo casco sea susceptible de vuelco** deberán estar diseñadas de forma que dispongan de flotabilidad suficiente para mantenerse a flote en posición invertida.

Justificación

La enmienda introduce la noción de riesgo de vuelco que es muy variable de una embarcación a otra.

Enmienda 44

Propuesta de Directiva

Anexo 1 – parte A – punto 3 – punto 3.7

Texto de la Comisión

Toda embarcación de las categorías A y B, y toda embarcación de las categorías C y D cuya eslora sea superior a 6 metros, tendrá uno o más emplazamientos para estibar una o varias balsas salvavidas con capacidad

Enmienda

Toda embarcación de **recreo de** las categorías A y B, y toda embarcación de **recreo de** las categorías C y D cuya eslora sea superior a 6 metros, tendrá uno o más emplazamientos para estibar una o varias

suficiente para el número de personas recomendado por el fabricante para cuyo transporte se haya diseñado la embarcación. El punto/los puntos de estiba de las balsas salvavidas deberán ser de fácil acceso en todo momento.

balsas salvavidas con capacidad suficiente para el número de personas recomendado por el fabricante para cuyo transporte se haya diseñado la embarcación. El punto/los puntos de estiba de las balsas salvavidas deberán ser de fácil acceso en todo momento.

Justificación

Es muy poco práctico equipar a las motos acuáticas con puntos de estiba o con balsas salvavidas.

Enmienda 45

Propuesta de Directiva

Anexo 1 – parte A – punto 5 – punto 5.1 – punto 5.1.5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5.1.5 bis. Motores fueraborda controlados por caña

Los motores fueraborda controlados por caña estarán dotados de un dispositivo de parada de emergencia que pueda conectarse al timonel (interruptor de parada de emergencia con acollador).

Enmienda 46

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 5 – punto 5.2 – punto 5.2.2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Todas las zonas ocupadas por depósitos de gasolina estarán ventiladas.

Justificación

La enmienda detalla la obligación de ventilación para evitar errores en la transposición. Restablece el texto de la Directiva 1994/25, pero limita la exigencia sólo a las zonas ocupadas por depósitos de gasolina, ya que no hay problemas de seguridad con la obligación de ventilación del combustible diesel.

Enmienda 47

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 5 – punto 5.3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Todos los circuitos alimentados por baterías, excepto los de puesta en marcha del motor, tendrán una protección contra la sobrecarga y los cortocircuitos.

Enmienda

Todos los circuitos alimentados por baterías, excepto los de puesta en marcha del motor, tendrán una protección ***adecuada*** contra la sobrecarga y los cortocircuitos. ***Los circuitos eléctricos de propulsión serán diseñados e instalados de modo de evitar toda interacción no deseada con los demás circuitos. La instalación deberá garantizar que los dispositivos que almacenan la energía eléctrica no superen los límites máximos de temperatura recomendados por el fabricante.***

Justificación

Las instalaciones híbridas de propulsión pueden introducir nuevos riesgos en la embarcación por la posibilidad de sobrecalentamiento de las baterías, con resultados potencialmente catastróficos y picos de voltaje del potente motor híbrido eléctrico que pueden desactivar todos los dispositivos electrónicos del barco, incluyendo los controles del motor, si no está adecuadamente aislado de los otros circuitos. (El resto de la justificación no afecta a la versión española.)

Enmienda 48

Propuesta de Directiva

Anexo I – parte A – punto 5 – punto 5.3 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Se dispondrá de ventilación para impedir la acumulación de gases ***procedentes de las baterías***. Las baterías estarán firmemente fijadas y protegidas del agua.

Enmienda

Se dispondrá de ventilación para impedir la acumulación de gases ***explosivos***. Las baterías estarán firmemente fijadas y protegidas del agua.

Justificación

Esta enmienda ajusta la enmienda 36 del PR. Las explosiones de gas son el peligro más importante y una cuestión clave de seguridad en los barcos. Esta enmienda amplía el alcance de esta medida de seguridad.

Enmienda 49
Propuesta de Directiva
Anexo I – parte A – punto 5 – punto 5.5 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Las embarcaciones dotadas de aparatos de gas de instalación permanente dispondrán de un recinto para almacenar las bombonas de gas. El recinto estará aislado de las zonas habitables, será accesible solo desde el exterior y tendrá ventilación al exterior, de forma que cualquier escape de gas salga por la borda.

Enmienda

Las embarcaciones dotadas de aparatos de gas de instalación permanente dispondrán de un recinto para almacenar las bombonas de gas. El recinto estará aislado de las zonas habitables, será accesible solo desde el exterior y tendrá ventilación al exterior, de forma que cualquier escape de gas salga por la borda. **Los aparatos de gas permanentes se probarán tras su instalación.**

Justificación

Esto aclara un requisito de seguridad que figura en el apartado 5.5 del Anexo I A de la Directiva 1994/25, que se consideró que era demasiado detallado para constituir un requisito fundamental en esta propuesta de Directiva, con arreglo a los principios del nuevo marco legislativo. La prueba posterior a la instalación del sistema de gas tiene que ser explícita, porque es una cuestión clave de seguridad en las embarcaciones. La enmienda garantiza que se ha de probar toda la instalación de gas y no sólo la unidad independiente.

Enmienda 50
Propuesta de Directiva
Anexo I – parte B – punto 2 – punto 2.3 – título

Texto de la Comisión

2.3. Ciclos de ensayo y **combustibles de referencia**

Enmienda

2.3. Ciclos de ensayo

Justificación

Los combustibles de referencia están contemplados en el punto 2.5.

Enmienda 51
Propuesta de Directiva
Anexo I – parte C – punto 1 – punto 1 bis) (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. REQUISITOS PARTICULARES

Los requisitos particulares para la verificación de los niveles de las emisiones sonoras de las embarcaciones están contemplados en la norma armonizada correspondiente.

Justificación

La Directiva 2003/44/CE establece que las emisiones sonoras se miden en virtud de las pruebas definidas en la norma armonizada. Esto se ha eliminado en la propuesta actual, ya que se eliminaron todas las referencias específicas a las normas armonizadas en línea con los principios del nuevo marco legislativo. Un cierto grado de certeza para el uso de la norma armonizada para la medición de emisiones sonoras se define en los módulos del artículo 23. No obstante, para asegurarse de que la norma armonizada se aplica realmente, el texto ha sido reproducido en el Anexo A 2.1.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Indicadores clave de la industria y objetivo previsto

La propuesta de nueva Directiva relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas moderniza sustancialmente las normas vigentes de la UE en materia de requisitos de seguridad y de eficiencia medioambiental para las embarcaciones diseñadas para actividades de uso personal, por ejemplo, ocio, deporte, entrenamiento, incluso cuando hayan sido alquiladas, con o sin tripulación.

En la presente Directiva se entiende por «embarcaciones» las embarcaciones de 2,5 m a 24 m de longitud y se incluyen las «embarcaciones de recreo» (barcos a motor y yates de vela, incluidos los equipados con motores intraborda o fuera de borda) y las «motos acuáticas», aclarando que a partir de ahora éstas también están sujetas a la normativa.

Se debe tener en cuenta una distinción importante: la Directiva se aplica a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas cuando han sido diseñadas para su uso en el mar o en aguas interiores, pero no se aplica a los buques diseñados y utilizados para el transporte comercial de pasajeros (que están regulados por la Directiva 2009/45/EC sobre las reglas y normas por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior).

En resumen, la Directiva abarca todo, desde un pequeño bote inflable con motor fuera de borda que se utiliza en un lago para ir a pescar hasta los grandes yates a motor que se encuentran en la Riviera italiana.

Los principales requisitos que estas embarcaciones tienen que cumplir son los relativos a la estabilidad y la capacidad de flotación, el motor y la seguridad eléctrica y las emisiones de escape y sonoras. Los aspectos clave de la propuesta son los siguientes:

- 1) Un ejercicio de modernización para adecuar las normas existentes a los principios del nuevo marco legislativo. Por otra parte, se añade una cláusula general de seguridad, lo que significa que los productos regulados por la presente Directiva sólo se pueden comercializar si cumplen los requisitos generales de seguridad de los anexos de la Directiva;
- 2) Una mayor aclaración del objetivo y las definiciones;
- 3) Alineamiento con las normas armonizadas (véase más abajo);
- 4) Se mantienen los límites para las emisiones sonoras, con la posibilidad de que las medidas nacionales sean más rigurosas en zonas geográficas sensibles (normas en materia de velocidad o de distancia mínima desde la costa);
- 5) Instalación obligatoria de tanques de almacenamiento o de grandes sistemas de tratamiento de agua para las embarcaciones dotadas de aseos, para una mejor protección del medio marino;
- 6) Normas sobre las evaluaciones post construcción llevadas a cabo por cualquier persona física o jurídica dentro de la Comunidad que comercialice un producto amparado por la Directiva en caso de que ni el fabricante ni sus representantes autorizados hayan cumplido su

responsabilidad de evaluar la conformidad del producto. Ello se deduce de las normas existentes, pero a partir de ahora se aplicará también a las motos de agua; asimismo, se aclara la situación y las obligaciones de los importadores privados;

7) En cuanto a la obligación de colocar el marcado CE, ésta ahora se extiende a todos los motores instalados a bordo y a los motores mixtos sin escape integrado;

8) Normas actualizadas sobre emisiones de escape y sonoras (véase más abajo);

9) Nuevas normas sobre la presentación de informes. En un plazo de cinco años, los Estados miembros deberán informar a la Comisión sobre la aplicación de las disposiciones de la Directiva;

10) Alineamiento con las normas horizontales en materia de acreditación, marcado CE, vigilancia del mercado y control de los productos comercializados en la UE;

11) Introducción de procedimientos más flexibles para la evaluación de la conformidad.

La Comisión Europea ha llevado a cabo amplias consultas con las principales partes interesadas, incluidos los Estados miembros, los organismos acreditados, la industria de la navegación europea (en gran medida dominada por las PYME), los fabricantes de motores y las asociaciones náuticas (los usuarios).

En la preparación de este proyecto de informe, el ponente ha tenido en cuenta las opiniones de amplios grupos de interés y, al parecer, hay un consenso general de que la propuesta de la Comisión está bien equilibrada. Esto también explica por qué el ponente sólo ha presentado un número limitado de enmiendas y de aclaraciones esencialmente técnicas en este proyecto de informe.

El ponente ha centrado sus enmiendas en el ajuste de las definiciones para hacerlas más precisas y aclarar el alcance exacto de la aplicación de una serie de disposiciones específicas. Además, el ponente ha tratado de aclarar las responsabilidades de los importadores con respecto a la evaluación post construcción, ha presentado propuestas para mejorar la trazabilidad del producto, para especificar que el marcado CE es necesario, y para garantizar el mantenimiento de los controles existentes, por parte de los organismos acreditados, de las embarcaciones más grandes que pueden hacerse a la mar. El ponente también considera necesario aportar más detalles sobre la aplicación exacta de una serie de requisitos importantes para la seguridad (flotación, electricidad, gas y ventilación del tanque de combustible).

El ponente también ha decidido presentar un sistema actualizado para definir las categorías de diseño de las embarcaciones que elimina el vínculo existente entre la categoría de diseño y el uso previsto de acuerdo a la ubicación geográfica (por ejemplo, frente a la costa o en aguas protegidas) para dejar en su lugar la fuerza del viento y la altura de las olas como los dos parámetros principales, lo que es más preciso y adecuado. Este cambio propuesto refleja, además, los términos utilizados en las correspondientes normas internacionales armonizadas. No obstante, el ponente mantiene una reserva al respecto en caso de que la propuesta resulte demasiado onerosa para los fabricantes de la UE. El ponente estudiará la posibilidad de pedir a sus colegas la aprobación para solicitar una evaluación de impacto limitada a la Comisión IMCO antes de presentar o retirar estas enmiendas, ya que los cambios propuestos al sistema

no estaban previstos en la evaluación de impacto de la Comisión que acompaña a la propuesta.

Alineamiento mundial

La propuesta de la Comisión alinea a la UE con las últimas regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU., tanto para los motores de encendido por chispa como para los motores de encendido por compresión. Esto significa que los EE.UU., Canadá, la UE y Japón tendrán límites comunes en materia de emisiones de los motores de las embarcaciones de recreo, lo que proporcionará una motivación poderosa para que otras jurisdicciones como Australia, que está considerando la regulación de este sector, adopten este enfoque.

El sector de los motores para las embarcaciones de recreo es pequeño. Incluso el segmento más grande del sector (los motores fuera de borda), sólo ha realizado una venta global en 2009 de 457 000 unidades, distribuidas entre 105 familias de motores. La próxima generación de motores fuera de borda, motos acuáticas y motores diesel de encendido por compresión cuyos costes de desarrollo y fabricación sean muy significativos, exigirá un enfoque global para que sean asequibles. La propuesta de la Comisión inicia este proceso y la Enmienda 19 está destinada a asegurar que este enfoque global se mantendrá en la siguiente etapa de reducción de emisiones de escape.

Emisiones de escape

Existe una amplia percepción de que este sector tiene un impacto limitado sobre el medio ambiente a la vista del bajo número de embarcaciones en circulación en comparación con otros vehículos motorizados y de la disminución de los volúmenes de ventas desde 2007 (se han reducido a la mitad), así como del uso limitado de horas al año. En este contexto, el sector manufacturero ha aceptado las consideraciones ambientales en la medida de lo posible con las actuales tecnologías aplicadas y ha apoyado su aplicación cuanto antes a un costo aceptable para la industria. El ponente está de acuerdo con la conclusión de la Comisión en su evaluación del impacto, según la cual los límites propuestos para las emisiones de gases de escape tienen en cuenta la reducción más estricta y al mismo tiempo viable, en los plazos previstos.

La propuesta introduce una reducción de los valores límite de emisión de CO para algunas categorías de motores intraborda de encendido a chispa y para los motores mixtos y ningún cambio para los motores diesel (CI), que en todo caso producen bajos niveles de CO. Una reducción más significativa de los tres contaminantes (HC, NOx y CO) en los motores de encendido por chispa sólo es posible mediante el tratamiento posterior de los gases de escape, previa introducción de la tecnología de catalizadores triples, que lamentablemente no está suficientemente desarrollada para los motores fuera de borda y las motos acuáticas. Hay limitaciones físicas y la inversión requerida no es asequible para la industria en este momento.

La propuesta reduce al menos un 25 % las emisiones totales de HC y NOx de los motores de las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas, pero para lograrlo es necesario un aumento de las emisiones de CO, es decir, se trata de una compensación. Si se reducen las emisiones de HC y NOx, aumentan las emisiones de CO. El ponente insta a sus colegas diputados a que lo tengan en cuenta y apoyen las propuestas de la Comisión sobre este punto clave de las emisiones.

No obstante, el ponente ha tomado nota de los esfuerzos del sector por cumplir con los requisitos en materia de emisiones desde el principio, y está a favor de la reducción del período de transición propuesto originalmente por la Comisión para poder contar con normas plenamente vigentes a finales de 2014 para la mayoría de los motores (véase Enmienda 20). El período transitorio más largo se limitaría a los motores fuera de borda de encendido por chispa con una potencia inferior a 15 kilovatios y fabricados exclusivamente por PYME, para los que es necesario un plazo más largo, véase el artículo 58, apartado 2, de la propuesta de la Comisión.

Por otra parte, el ponente ha presentado una enmienda para promover la utilización de los biocombustibles, y también ha propuesto que la Comisión examine, en un plazo de cinco años, la posibilidad de reducir aún más las emisiones de los motores.

Emisiones sonoras

Los debates preliminares en el seno de la comisión permiten suponer que los diputados estudiarán a fondo la cuestión de los niveles de las emisiones sonoras. En este punto, el ponente también desea que los colegas tengan en cuenta las limitaciones físicas que impiden toda mejora de los requisitos propuestos por la Comisión, previa consulta con las partes interesadas.

A modo de antecedente, después de extensas pruebas sonoras realizadas por la industria en las embarcaciones, se recogió un conjunto de datos completo para desarrollar tanto los valores límite de la Directiva como una prueba estándar ISO. Los resultados fueron confirmados independientemente por un proyecto del 6PM. El remolque de una lancha típica de 5,5 m a 70 km/h reveló que el ruido del casco en el agua = 72 dB a 25 m del micrófono. Los fabricantes de motores acordaron que sus motores no debían hacer más ruido que el casco de la embarcación y realizaron algunos cambios de diseño para mantenerse dentro de este límite. Por lo tanto, un ruido de casco y de motor de 72 dB cada uno resulta en un valor de 75 dB, que es el requisito establecido en la Directiva. Se han desarrollado valores más bajos para las pequeñas embarcaciones y motores y se han asignado 3 dB adicionales para la instalación de varios motores.

En la actualidad, el método de prueba está establecido en la norma armonizada EN ISO 14509 Parte 1. Los límites establecidos en la presente propuesta representan lo máximo que se puede obtener con los diseños de embarcaciones actuales. La posición del ponente es que reducir el ruido del motor no contribuye significativamente a reducir aún más el ruido de la embarcación. Por ejemplo, si se propone el objetivo de reducir aún más el sonido del motor en 10 dB (lo que no es viable), sólo se reducirían los niveles sonoros globales de la embarcación en 3 dB. La conclusión del ponente es que cualquier medida más estricta sobre las emisiones sonoras exigiría volver a diseñar completamente las embarcaciones, lo que tendría un impacto negativo sobre el espacio para el alojamiento y, en particular, en materia de seguridad (resistencia del casco, estabilidad y navegabilidad).

Por último y dado que, por lo general, las embarcaciones no navegan sobre superficies lisas, las olas son el principal componente de ruido de los barcos cuando impactan en el casco. El ruido puede ser un problema en lagos pequeños o calmos o en algunos tramos de ríos y canales, pero claramente no en la mayoría de las situaciones reales. La opinión pública también puede verse afectada por las numerosas embarcaciones anteriores a la introducción

de los límites de sonido en la UE que siguen navegando. Por otra parte, el ruido está más relacionado con el comportamiento del usuario que con la tecnología subyacente, así que la mejor manera de reducir el ruido es, en todo caso, a través de la disminución de los límites de velocidad y el aumento de los controles. El ponente aconseja a sus colegas diputados que no modifiquen la propuesta de la Comisión en lo relativo a las emisiones sonoras.

25.4.2012

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA

para la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Ponente de opinión: Salvatore Tatarella

BREVE JUSTIFICACIÓN

Antecedentes

La finalidad de la propuesta de la Comisión sobre una Directiva relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas es revisar la Directiva adoptada en 1994 (Directiva 94/25/CE) por la que se establecían los requisitos mínimos de seguridad de las embarcaciones introducidas en el mercado. La Directiva 94/25/CE ya fue modificada por la Directiva 2003/44/CE, que introducía un conjunto de valores límite para las emisiones de escape y los niveles de ruido de las embarcaciones. Esta nueva propuesta de la Comisión establece unos límites de emisiones más estrictos como consecuencia de los avances tecnológicos en el ámbito de los motores para embarcaciones de recreo. Estas disposiciones llevarán a una armonización de estos límites a escala mundial, homologándolos, en especial, con los que se establecen en los Estados Unidos. El impacto del sector de las embarcaciones de recreo sobre el medio ambiente es limitado, habida cuenta del reducido número de embarcaciones en comparación con los vehículos de motor en general y con el hecho de que se utilizan únicamente algunos meses al año.

La presente Directiva fija unos límites de emisiones de escape para contaminantes tales como las partículas, los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos. No se refiere al CO₂.

Antes de finalizar la propuesta de Directiva, la Comisión llevó a cabo amplias consultas con las partes interesadas: el sector náutico, los fabricantes de motores, las asociaciones náuticas y los Estados miembros. Existe un consenso general sobre la propuesta por parte de todas las partes interesadas. La propuesta de Directiva fija nuevas reglas para un sector en el que trabajan 270 000 personas y que cuenta con 37 000 empresas. El sector náutico consta principalmente de PYME, que representan el 95 % de las empresas en cuestión. Por lo tanto,

la Comisión tuvo especialmente en cuenta a estas empresas del sector de las embarcaciones de recreo y de la fabricación de motores, teniendo presente que algunos fabricantes se limitan a producir motores de pequeño volumen destinados al mercado europeo. Desde 2007, la crisis económica ha afectado gravemente al sector y la venta total de embarcaciones de recreo se ha reducido a la mitad.

Punto de vista del ponente

El ponente celebra la propuesta de la Comisión y apoya, en particular, su objetivo de armonizar la legislación existente. Es muy importante garantizar que la nueva Directiva, a la vez que establece medidas más rigurosas para cumplir con los criterios medioambientales, ayude a impulsar la competitividad del sector para elevarlo al nivel de los sectores más avanzados del mercado a escala mundial. Ello permitiría que este sector hiciese frente a la fuerte competencia con los Estados Unidos y que la Unión Europea se pusiera a la cabeza del sector.

Un elemento clave de la presente Directiva es garantizar un período de transición que permita a los fabricantes adaptarse a los nuevos requisitos sobre emisiones. El ponente está de acuerdo con la extensión del período transitorio a tres años para las PYME que fabrican motores fueraborda con una potencia inferior a los 15kW para el mercado de la UE. En cuanto a la contaminación acústica, no obstante, no se propone ninguna modificación de los límites actuales, dado que estos no están relacionados únicamente con las emisiones sonoras del motor sino también con las condiciones ambientales exteriores: estos dos factores dificultan la modificación de las normas existentes.

El ponente está firmemente convencido de que las emisiones sonoras deben controlarse en el ámbito local mediante medidas que fijen límites de velocidad más estrictos. El ruido, asimismo, está estrechamente relacionado con el comportamiento de los usuarios de las embarcaciones de recreo y con el cumplimiento de las normas relativas a estas embarcaciones. El ponente pide a la Comisión que examine, en los próximos cinco años, la viabilidad de una nueva fase de reducción de emisiones de motores de embarcaciones marinas teniendo en cuenta, en el marco legislativo, los avances tecnológicos e incluyendo el problema de la pérdida de combustible. Finalmente, el ponente considera que la propuesta debería adoptarse con la máxima urgencia, a fin de garantizar su transposición y aplicación por parte de los Estados miembros en el menor plazo posible.

ENMIENDAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria pide a la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) En función del tipo de combustible y de potencia, deben utilizarse los ciclos de ensayo para motores destinados a aplicaciones marinas descritos en las normas ISO pertinentes.

Enmienda

(22) En función del tipo de combustible y de potencia, deben utilizarse los ciclos de ensayo para motores destinados a aplicaciones marinas descritos en las normas ISO pertinentes. ***Por lo que respecta a los sistemas de propulsión híbridos, cuyas características técnicas difieren de las de los motores estándar de combustión interna, se debe realizar un ciclo de ensayos aparte para los motores híbridos destinados a aplicaciones marinas.***

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 26 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(26 bis) Los Estados miembros deben comprobar si están adoptando, a escala nacional, medidas eficaces específicas para las regiones, como la introducción o la adaptación de límites de velocidad, con el fin de disminuir las emisiones sonoras tanto como sea posible.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 28

Texto de la Comisión

Enmienda

(28) ***Es fundamental aclarar tanto a los fabricantes como a los usuarios que, al colocar el marcado CE en el producto, el fabricante declara que el producto cumple todos los requisitos aplicables y que asume***

(28) Al colocar el marcado CE en el producto, ***los fabricantes deben asumir la plena responsabilidad en cuanto al cumplimiento de todos los requisitos aplicables por parte del producto. Se debe informar mejor a los fabricantes y los***

la plena responsabilidad al respecto.

usuarios al respecto *para que se puedan alcanzar los objetivos del mercado CE.*

Enmienda 4

Propuesta de Directiva

Artículo 53 – apartados 2 bis y 2 ter (nuevos)

Texto de la Comisión

Enmienda

A más tardar cinco años después de la fecha a la que se hace referencia en el artículo 57, apartado 1, párrafo segundo, y teniendo en cuenta las iniciativas más importantes del mercado, la Comisión presentará un informe sobre:

- la viabilidad, desde el punto de vista técnico, de reducir aún más las emisiones de los motores destinados a embarcaciones marinas de recreo, tomando en consideración la rentabilidad de las tecnologías y la necesidad de acordar valores mundiales armonizados para el sector; así como

- la necesidad de reducir la pérdida de combustible.

El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

PROCEDIMIENTO

Título	Directiva sobre las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas
Referencias	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 13.9.2011
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2011
Ponente(s) Fecha de designación	Salvatore Tatarella 28.9.2011
Examen en comisión	20.3.2012
Fecha de aprobación	25.4.2012
Resultado de la votación final	+: 56 -: 0 0: 6
Miembros presentes en la votación final	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Lajos Bokros, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Grootte, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Vicky Ford, Jacqueline Foster, Julie Girling, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Vittorio Prodi, Michèle Rivasi, Renate Sommer, Struan Stevenson, Anna Záborská, Andrea Zannoni

24.4.2012

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO

para la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Ponente de opinión: Roberts Zīle

BREVE JUSTIFICACIÓN

La propuesta de la Comisión Europea para la revisión de la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo (94/25/CE) (DER) tiene por objeto mejorar la incidencia ambiental de las embarcaciones de recreo mediante la revisión de los límites de las emisiones de los gases de escape de los motores marinos y de los límites de ruido, y una modernización considerable de los requisitos de seguridad vigentes. El objetivo adicional de la iniciativa es asegurar la igualdad reglamentaria de condiciones con los principales socios comerciales de la UE y un funcionamiento fluido del mercado interior de las embarcaciones de recreo. Comprende las embarcaciones de motor, las embarcaciones de vela, las motos acuáticas, sus motores y sus componentes, que no se utilizan con fines comerciales. Está previsto que la nueva legislación entre en vigor a mediados de 2015.

Emisiones de escape

Mediante el establecimiento de límites más estrictos para el NOx y los hidrocarburos (HC), la Directiva revisada hace que las emisiones de los gases de escape de los motores marinos recreativos se ajusten a las normas más estrictas de los EE.UU. La equiparación de los límites de emisiones entre los mercados de la UE, los EE.UU., Canadá y Japón reducirá los costes de los fabricantes de la UE en materia de desarrollo, producción y certificación de sus líneas de productos. El ponente está de acuerdo con la Comisión y con el ponente de la comisión competente para el fondo en lo siguiente: los límites propuestos para las emisiones de gases de escape reflejan la reducción más estricta, y al mismo tiempo viable, en los plazos previstos. Una reducción más significativa de los tres contaminantes (HC, NOx y CO) en los motores de encendido por chispa solo es posible mediante el tratamiento posterior de los gases de escape, previa introducción de la tecnología de catalizadores triples. La tecnología necesaria no está todavía suficientemente desarrollada y la inversión requerida no es asequible para la industria

en este momento. El ponente respalda asimismo la propuesta de la Comisión de prever un período transitorio de 3 años para todos los fabricantes de motores y un período adicional de 3 años más para las pequeñas y medianas empresas que fabrican motores fueraborda de encendido por chispa ≤ 15 kW para evitar, en la mayor medida posible, pérdidas económicas y sociales.

Conviene congratularse de la propuesta de la Comisión para un nuevo requisito de construcción relativo a la instalación obligatoria de tanques de almacenamiento o de sistemas de tratamiento de agua a bordo, pues ello beneficia al medio ambiente, al evitarse los vertidos de aguas negras al mar.

Emisiones sonoras

El ponente apoya la propuesta de la Comisión de mantener los actuales límites de emisiones sonoras, pues toda reducción ulterior exigiría una importante actividad de rediseño de los motores. Conviene tener presente que en el ruido de las embarcaciones de recreo intervienen diferentes factores como el motor, el casco, la concentración de embarcaciones, la velocidad, el comportamiento del usuario, la geografía y la meteorología. En la Directiva se prevé, por tales razones, la adopción de medidas nacionales para fijar límites más estrictos como límites de velocidad, una distancia mínima de la orilla o la prohibición de navegar en ciertas zonas concretas. El ponente considera que el intercambio de puntos de vista sobre mejores prácticas entre los Estados miembros promovería la proporcionalidad de las disposiciones nacionales pertinentes y ayudaría a adoptar las medidas apropiadas. El ponente se remite, en este contexto, a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en particular a los casos C-142/05 y C-433/05). En las enmiendas 2 y 5 se alienta a la Comisión a facilitar el proceso.

Requisitos de seguridad

El ponente destaca la importancia de la nueva cláusula general de seguridad, pues ofrece la base jurídica necesaria para retirar del mercado las embarcaciones poco seguras cuando no cumplan los criterios de seguridad de la Directiva o supongan, en líneas generales, un riesgo para la seguridad y la salud de las personas, los bienes materiales o el medio ambiente.

El ponente se congratula de las obligaciones más estrictas impuestas a los fabricantes, importadores y distribuidores de demostrar la conformidad de sus productos (por ejemplo, con el mercado CE) mediante los procedimientos adecuados de evaluación de la conformidad. Ya que la mayoría de las embarcaciones importadas proceden de terceros países, conviene congratularse de que a los importadores privados se les impongan ahora explícitamente las obligaciones de la evaluación post construcción contempladas en la Directiva. No obstante, a fin de velar por que esas embarcaciones cumplan los requisitos reforzados de la Directiva, los Estados miembros deben asegurar la realización de controles adecuados y eficientes tanto en las fronteras exteriores de la UE como en el interior de la propia Unión.

Tecnología de motores híbridos

El ponente considera que el desarrollo de la tecnología d motores híbridos para las embarcaciones de recreo debe tenerse igualmente presente en la Directiva, pues es una

solución innovadora para los sistemas de propulsión. Las enmiendas 1, 3, 6 y 7 del ponente tienen por objeto incluir en la Directiva las soluciones innovadoras de propulsión y los ciclos de ensayo para los motores híbridos.

ENMIENDAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Asimismo, deben adoptarse en el futuro las medidas oportunas para la recopilación de datos sobre las emisiones de dióxido de carbono (CO2) producidas por los motores de las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas.

Justificación

Es necesario medir la huella de carbono de los seis millones de embarcaciones de recreo y motos acuáticas para evaluar la magnitud del problema y, posteriormente, tomar medidas al respecto. Según la Comisión, no existe aún ningún registro de las emisiones de carbono procedentes de las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

Enmienda

(8) También es conveniente establecer una definición de «embarcación construida para uso personal» y de «importador privado» específica para este sector, a fin de facilitar la comprensión y aplicación uniforme de la Directiva.

(8) También es conveniente establecer una definición de «embarcación construida para uso personal» y de «importador privado» específica para este sector, a fin de facilitar la comprensión y aplicación uniforme de la Directiva. ***Es necesario ampliar la definición de «motor de***

propulsión» establecida en la Directiva 94/25/CEE para que incluya asimismo las soluciones innovadoras de propulsión.

Justificación

Esta enmienda tiene por objeto ampliar la definición de «motor de propulsión» pues en la presente Directiva no se incluyen las nuevas tecnologías de motores híbridos existentes en la actualidad y que podrían expandirse en el futuro.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 bis) Dada la naturaleza específica de la actividad desarrollada por las PYME que fabrican embarcaciones de recreo y motos acuáticas, estas PYME deben ser objeto de alguna forma de apoyo especial, habida cuenta de la importancia de las inversiones que supone esta actividad.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 15

Texto de la Comisión

Enmienda

(15) Al introducir en el mercado un producto cubierto por la presente Directiva, los importadores deben indicar en él su nombre y su dirección de contacto. ***Se deben contemplar excepciones en casos en que*** el tamaño o la naturaleza de un componente no permitan tal indicación.

(15) Al introducir en el mercado un producto cubierto por la presente Directiva, los importadores deben indicar en él su nombre y su dirección de contacto. ***Cuando*** el tamaño o la naturaleza de un componente no permitan tal indicación, ***los importadores deberán presentar la documentación pertinente que permita la identificación del componente.***

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) De conformidad con el principio de subsidiariedad, las disposiciones de la presente Directiva no deben afectar al derecho de los Estados miembros de establecer los requisitos que puedan estimar necesarios en relación con la navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables, y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que ello no requiera modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva.

Enmienda

(26) De conformidad con el principio de subsidiariedad, las disposiciones de la presente Directiva no deben afectar al derecho de los Estados miembros de establecer los requisitos que puedan estimar necesarios en relación con la navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables, y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que ello no requiera modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva **y que dichos requisitos estén justificados y sean proporcionados al objetivo que se quiere alcanzar. La Comisión debe facilitar el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros sobre la aplicación del artículo 5 de la presente Directiva estableciendo un mecanismo adecuado para tal intercambio.**

Justificación

El ponente considera que el intercambio de puntos de vista sobre las mejores prácticas entre los Estados miembros en cuanto a la aplicación del artículo 5 contribuiría a evitar medidas desproporcionadas y debería ser promovido por la Comisión.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 39

Texto de la Comisión

(39) Con objeto de tener en cuenta los nuevos progresos técnicos y las nuevas pruebas científicas, deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del

Enmienda

(39) Con objeto de tener en cuenta los nuevos progresos técnicos y las nuevas pruebas científicas, deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a efectos de modificar el punto 2 de la parte B y el punto 1 de la parte C del anexo I, con exclusión de las modificaciones directas o indirectas de los valores de las emisiones de escape o sonoras y de los números de Froude y del coeficiente de potencia/desplazamiento, y los anexos V, VII y IX. Es de especial importancia que la Comisión realice durante sus trabajos de preparación las consultas apropiadas, incluidas las consultas a expertos.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a efectos de modificar el punto 2 de la parte B y el punto 1 de la parte C del anexo I, con exclusión de las modificaciones directas o indirectas de los valores de las emisiones de escape o sonoras y de los números de Froude y del coeficiente de potencia/desplazamiento, ***para incluir los ciclos de ensayo para los motores híbridos, introducir mezclas experimentales de biocombustibles en la tabla de combustibles de ensayo una vez que estos últimos hayan sido aceptados a nivel internacional, y modificar*** los anexos V, VII y IX. Es de especial importancia que la Comisión realice durante sus trabajos de preparación las consultas apropiadas, incluidas las consultas a expertos.

Justificación

Con la presente enmienda se introducen los sistemas híbridos en la Directiva, pues no fueron incluidos en la propuesta de la Comisión debido a la falta de información al respecto en aquel momento.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 44

Texto de la Comisión

(44) Los Estados miembros deben fijar normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva y velar por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Enmienda

(44) Los Estados miembros deben fijar normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva y velar por su ejecución ***por parte de servicios claramente designados para este cometido o de las autoridades nacionales competentes***. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias y ***deben aplicarse sin demora***.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva
Artículo 2 – apartado 2 – letra a – inciso xiii

Texto de la Comisión

(xiii) buques anfibios;

Enmienda

(xiii) **los** buques anfibios **que puedan operar tanto en el agua como en tierra firme**;

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Artículo 3 – punto 5

Texto de la Comisión

5. «motor de propulsión»: todo motor de combustión interna y encendido por chispa o por compresión utilizado con fines de propulsión;

Enmienda

5. «motor de propulsión»: todo motor de combustión interna y encendido por chispa o por compresión utilizado **directa o indirectamente** con fines de propulsión;

Justificación

Esta enmienda garantiza que todos los tipos de instalación híbrida tengan que ajustarse a los requisitos sobre emisiones de gases de escape recogidos en la parte B del anexo I, pues la tecnología de motores híbridos no se ha tenido en cuenta en la presente Directiva.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva
Artículo 5

Texto de la Comisión

Las disposiciones de la presente Directiva no excluyen la posibilidad de que los Estados miembros adopten disposiciones sobre navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que dichas disposiciones no requieran modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva.

Enmienda

Las disposiciones de la presente Directiva no excluyen la posibilidad de que los Estados miembros adopten disposiciones sobre navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente, **también de la contaminación acústica**, y la estructura de las vías navegables y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que dichas disposiciones no requieran modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva **y que**

dichas disposiciones estén justificadas y sean proporcionadas. La Comisión facilitará el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros y establecerá un mecanismo adecuado para tal intercambio.

Justificación

El ponente considera que el intercambio de puntos de vista sobre las mejores prácticas entre los Estados miembros en cuanto a la aplicación del artículo 5 contribuiría a evitar medidas desproporcionadas y debería ser promovido por la Comisión.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva

Artículo 49 – apartado 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) el punto 2.3.1 de la parte B del anexo I, con el fin de incluir ciclos de ensayo para los motores híbridos de propulsión;

Justificación

Esta enmienda propone añadir, entre la delegación de poderes a la Comisión, los ciclos de ensayo de los híbridos una vez que se haya acordado a nivel internacional un conjunto común de ciclos de ensayo de este tipo.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva

Artículo 50 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 49 se otorgará por ***tiempo indefinido*** a partir de la fecha indicada en el artículo 60.

2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 49 se otorgará por ***un período de siete años*** a partir de la fecha indicada en el artículo 60. ***La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se***

prorrogará tácitamente por periodos de la misma duración, salvo cuando el Parlamento Europeo y el Consejo se opongan a dicha prórroga a más tardar tres meses antes de que finalice cada periodo.

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Anexo I – letra A – punto 2.3

Texto de la Comisión

La embarcación estará diseñada de forma que se reduzca al mínimo el peligro de caer por la borda y de manera que se facilite subir de nuevo a bordo a la persona que se haya caído.

Enmienda

La embarcación estará diseñada de forma que se reduzca al mínimo el peligro de caer por la borda y de manera que se facilite subir de nuevo a bordo a la persona que se haya caído. ***Los dispositivos para subir de nuevo a bordo serán accesibles o podrán ser utilizados por una persona que se encuentre en el agua, sin asistencia.***

Justificación

Por motivos de seguridad, las embarcaciones deben estar diseñadas de manera que una persona que se haya caído al agua pueda subir de nuevo a bordo sin asistencia, algo que resulta especialmente importante en condiciones de agua fría. Esta enmienda también adapta el texto a los requisitos vigentes en los EE.UU.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Anexo I – letra A – punto 5 – punto 5.3 – apartado 2

Texto de la Comisión

Todos los circuitos alimentados por baterías, excepto los de puesta en marcha del motor, tendrán una protección contra la sobrecarga y los cortocircuitos. Se dispondrá de ventilación para impedir la acumulación de gases ***procedentes de las baterías***. Las baterías estarán firmemente fijadas y protegidas del agua.

Enmienda

Todos los circuitos alimentados por baterías, excepto los de puesta en marcha del motor, tendrán una protección ***adecuada*** contra la sobrecarga y los cortocircuitos. ***Los circuitos eléctricos de propulsión serán diseñados e instalados de modo que resulte imposible toda interacción no deseada con los demás circuitos. La instalación deberá***

garantizar que los dispositivos que almacenan energía eléctrica no superen los límites máximos de temperatura recomendados por el fabricante. Se dispondrá de ventilación para impedir la acumulación de gases **explosivos**. Las baterías estarán firmemente fijadas y protegidas del agua.

Justificación

Las instalaciones híbridas de propulsión pueden introducir nuevos riesgos en la embarcación por la posibilidad de sobrecalentamiento de las baterías, con resultados potencialmente catastróficos y picos de voltaje del potente motor híbrido eléctrico que pueden desactivar todos los dispositivos electrónicos del barco, incluyendo los controles del motor, si no está adecuadamente aislado de los otros circuitos. Se precisa un circuito eléctrico separado para que los equipos de radio y seguridad sigan operativos incluso cuando se produzca un fallo eléctrico en el circuito eléctrico de propulsión.

PROCEDIMIENTO

Título	Embarcaciones de recreo y motos acuáticas	
Referencias	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)	
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 13.9.2011	
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 13.9.2011	
Ponente(s) Fecha de designación	Roberts Zīle 17.10.2011	
Examen en comisión	26.3.2012	23.4.2012
Fecha de aprobación	24.4.2012	
Resultado de la votación final	+: 35 -: 0 0: 1	
Miembros presentes en la votación final	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Tatjana Ždanoka	

PROCEDIMIENTO

Título	Embarcaciones de recreo y motos acuáticas			
Referencias	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)			
Fecha de la presentación al PE	20.7.2011			
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 13.9.2011			
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.9.2011	TRAN 13.9.2011		
Ponente(s) Fecha de designación	Malcolm Harbour 27.9.2011			
Examen en comisión	24.1.2012	28.2.2012	25.4.2012	21.6.2012
Fecha de aprobación	21.6.2012			
Resultado de la votación final	+: -: 0:	30 1 0		
Miembros presentes en la votación final	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Christian Engström, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler			
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Raffaele Baldassarre, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal			
Fecha de presentación	26.6.2012			