



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2011/0197(COD)

24.4.2012

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur (COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Rapporteur pour avis: Roberts Zīle

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La proposition de la Commission concernant la révision de la directive relative aux bateaux de plaisance (94/25/CE) vise à améliorer les performances environnementales des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur en envisageant de réviser les limites pour les émissions gazeuses des moteurs marins, ainsi que les limites en matière de bruit, et en modernisant de façon significative les exigences de sécurité existantes. L'autre objectif de l'initiative est de garantir une égalité des conditions réglementaires avec les principaux partenaires commerciaux de l'Union européenne et un fonctionnement harmonieux du marché intérieur pour les véhicules nautiques à moteur. Sont visés les bateaux à moteur, les bateaux à voile, les véhicules nautiques à moteur (scooters des mers), leurs moteurs et les composants qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales. La nouvelle législation devrait entrer en vigueur à la mi-2015.

Émissions gazeuses

En établissant des limites plus strictes pour les oxydes d'azote (NOx) et les hydrocarbures (HC), la directive révisée aligne les émissions gazeuses des moteurs des bateaux de plaisance sur les règles - plus strictes - fixées par les États-Unis. Des limites d'émission identiques pour les marchés de l'Union européenne et des États-Unis ainsi que du Canada et du Japon permettront aux fabricants européens de réaliser des économies dans les domaines du développement, de la fabrication et de la certification de leurs lignes de produits. Votre rapporteur est d'accord avec la Commission et le rapporteur de la commission compétente au fond sur les éléments énoncés ci-après. Les limites proposées pour les émissions gazeuses correspondent à la réduction la plus stricte réalisable dans le délai donné. La seule possibilité de réduire davantage les émissions des trois polluants (HC, NOx et CO) sur les moteurs à allumage commandé consiste à recourir à la technologie du catalyseur trifonctionnel pour le post-traitement des gaz d'échappement. Cependant, cette technologie n'est pas encore suffisamment développée et l'investissement qu'elle exigerait n'est pas réalisable par le secteur à ce stade. En outre, votre rapporteur souscrit à la proposition de la Commission d'instaurer une période transitoire de trois ans pour tous les fabricants de moteurs ainsi qu'une période additionnelle de trois ans pour toutes les petites et moyennes entreprises qui fabriquent des moteurs hors-bord à explosion ≤ 15 kW afin de limiter autant que possible les pertes économiques et sociales.

Dans un souci de protection de l'environnement, il convient d'accueillir favorablement la proposition de la Commission d'introduire une nouvelle exigence de construction concernant l'obligation d'installation de réservoirs ou de systèmes de traitement des eaux à bord, car elle empêche le rejet en mer d'eaux usées.

Émissions sonores

Votre rapporteur approuve la proposition de la Commission de maintenir les limites des émissions sonores en vigueur, car toute nouvelle réduction exigerait que la conception des moteurs soit considérablement modifiée. Il faut retenir que le bruit émis par les bateaux de plaisance dépend de plusieurs facteurs tels que le moteur, la coque, la concentration de

bateaux, la vitesse, le comportement de l'utilisateur, la situation géographique et les conditions météorologiques. C'est pourquoi la directive permet d'adopter des mesures au niveau national pour établir des limites plus strictes comme des limitations de vitesse, une distance minimale par rapport à la côte ou une interdiction de présence de bateaux dans des zones spécifiques. Votre rapporteur estime qu'un échange de vues sur les bonnes pratiques parmi les États membres permettrait de favoriser la proportionnalité des dispositions nationales pertinentes et de prendre les mesures appropriées. Dans ce contexte, votre rapporteur fait référence à plusieurs affaires portées devant la Cour de justice de l'Union européenne (notamment les affaires C-142/05 et C-433/05). Les amendements 2 et 5 visent à inviter la Commission à faciliter ce processus.

Exigences de sécurité

Votre rapporteur souligne l'importance de la nouvelle clause générale de sécurité qui constitue la base juridique pour retirer du marché les bateaux dangereux si le produit ne satisfait pas aux exigences de sécurité de la directive ou si le produit représente, de manière générale, un danger pour la sécurité et la santé des personnes, les biens ou l'environnement.

Votre rapporteur accueille avec satisfaction les obligations plus strictes imposées aux fabricants, aux importateurs et aux distributeurs qui doivent prouver la conformité de leurs produits (à savoir le marquage CE) au moyen de procédures appropriées d'évaluation de la conformité. Étant donné que la plupart des bateaux importés à titre privé le sont à partir de pays tiers, il est positif que les importateurs privés soient désormais explicitement concernés par les obligations d'évaluation après construction instaurées par la directive. Cependant, afin de s'assurer que ces bateaux répondent aux exigences renforcées de la présente directive, les États membres doivent s'assurer que des contrôles appropriés et efficaces soient effectués tant aux frontières extérieures de l'Union européenne qu'au sein de l'Union elle-même.

Technologies hybrides

Votre rapporteur estime que le développement de la technologie des moteurs hybrides destinés aux bateaux de plaisance devrait être considéré - par la directive - comme une solution innovante pour les systèmes de propulsion. Les amendements 1, 3, 6 et 7 du rapporteur garantissent que les techniques de propulsion innovantes et les cycles d'essais pour les moteurs hybrides sont couverts par la directive.

AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Il serait par ailleurs souhaitable que des mesures appropriées soient prises à l'avenir pour assurer la collecte de données sur les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des moteurs des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur.

Justification

L'empreinte "carbone" des six millions de bateaux de plaisance et véhicules nautiques à moteur devrait être calculée pour, dans un premier temps, mesurer l'ampleur du problème et ensuite y remédier. D'après la Commission, il n'existe pas, à l'heure actuelle, d'inventaire des émissions de carbone des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur.

Amendement 2

Proposition de directive

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) Il convient également de fournir une définition spécifique à ce secteur du "bateau construit pour une utilisation personnelle" et de l'"importateur privé" afin de faciliter la compréhension et l'application uniforme de la présente directive.

(8) Il convient également de fournir une définition spécifique à ce secteur du "bateau construit pour une utilisation personnelle" et de l'"importateur privé" afin de faciliter la compréhension et l'application uniforme de la présente directive. ***Il y a lieu d'élargir la définition de "moteur à propulsion" énoncée dans la directive 94/25/CEE de manière à ce qu'elle couvre également les techniques de propulsion innovantes.***

Justification

Le présent amendement vise à élargir la définition de "moteur à propulsion", car les nouvelles technologies des moteurs hybrides qui sont désormais en place et qui pourraient encore être développées à l'avenir n'ont pas été prises en considération dans la présente directive.

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Compte tenu de la spécificité de l'activité exercée par les petites et moyennes entreprises qui fabriquent des bateaux de plaisance et des véhicules nautiques à moteur, celles-ci devraient pouvoir bénéficier d'une forme particulière de soutien en raison des investissements lourds imposés par cette activité.

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 15

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15) Lors de la mise sur le marché d'un produit couvert par la présente directive, les importateurs devraient indiquer sur le produit leur nom et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés. **Des dérogations devraient être prévues lorsque** la taille ou la nature d'un élément ou d'une pièce d'équipement ne le permet pas.

(15) Lors de la mise sur le marché d'un produit couvert par la présente directive, les importateurs devraient indiquer sur le produit leur nom et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés. **Lorsque** la taille ou la nature d'un élément ou d'une pièce d'équipement ne le permet pas, **les importateurs devraient fournir des documents propres à identifier ce type d'élément ou de pièce.**

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 26

Texte proposé par la Commission

Amendement

(26) Conformément au principe de subsidiarité, les dispositions de la présente directive ne devraient pas affecter le droit des États membres à arrêter les exigences qu'ils peuvent juger nécessaires en matière de navigation sur certaines eaux afin de

(26) Conformément au principe de subsidiarité, les dispositions de la présente directive ne devraient pas affecter le droit des États membres à arrêter les exigences qu'ils peuvent juger nécessaires en matière de navigation sur certaines eaux afin de

protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que ces dispositions n'obligent pas à modifier des bateaux qui sont conformes à la présente directive.

protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que ces dispositions n'obligent pas à modifier des bateaux qui sont conformes à la présente directive *et qu'elles soient justifiées et proportionnées à l'objectif fixé. La Commission devrait faciliter les échanges de bonnes pratiques entre États membres liées à l'application de l'article 5 de la présente directive en mettant en place un système adapté à ces échanges.*

Justification

Le rapporteur estime qu'un échange de vues sur les échanges de bonnes pratiques entre États membres liées à l'application de l'article 5 permettrait d'éviter des mesures disproportionnées et devrait être encouragé par la Commission.

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 39

Texte proposé par la Commission

(39) Pour tenir compte de l'évolution des connaissances techniques et des nouvelles observations scientifiques, le pouvoir d'adopter des actes, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, devrait être délégué à la Commission afin qu'elle puisse modifier la partie B, point 2, et la partie C, point 1, de l'annexe I, à l'exclusion des modifications directes ou indirectes des valeurs d'émissions gazeuses ou sonores et des valeurs du nombre de Froude et du rapport puissance/développement, *ainsi que* les annexes V, VII et IX. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.

Amendement

(39) Pour tenir compte de l'évolution des connaissances techniques et des nouvelles observations scientifiques, le pouvoir d'adopter des actes, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, devrait être délégué à la Commission afin qu'elle puisse modifier la partie B, point 2, et la partie C, point 1, de l'annexe I, à l'exclusion des modifications directes ou indirectes des valeurs d'émissions gazeuses ou sonores et des valeurs du nombre de Froude et du rapport puissance/développement, *qu'elle puisse prévoir des cycles d'essai sur les moteurs hybrides, ajouter les carburants d'essai mélangés à du biocarburant au tableau des carburants d'essai, lorsque ceux-ci auront été acceptés au niveau international, et modifier* les annexes V,

VII et IX. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.

Justification

Le présent amendement intègre les systèmes hybrides dans la directive, car ceux-ci n'ont pas été pris en considération par la Commission lorsque la proposition de directive a été finalisée, faute d'informations suffisantes alors disponibles.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 44

Texte proposé par la Commission

(44) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et qu'ils en assurent la mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

Amendement

(44) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et qu'ils en assurent la mise en œuvre ***par l'intermédiaire de services clairement désignés à cette fin ou par l'intermédiaire des autorités nationales compétentes.*** Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives, ***et appliquées sans retard indu.***

Amendement 8

Proposition de directive Article 2 – paragraphe 2 – point a – point xiii

Texte proposé par la Commission

(xiii) les bateaux amphibies;

Amendement

(xiii) les bateaux amphibies ***capables de se déplacer sur l'eau et sur la terre ferme;***

Amendement 9

Proposition de directive Article 3 – point 5

Texte proposé par la Commission

5. «moteur de propulsion», tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé à des fins de propulsion;

Amendement

5. "moteur de propulsion", tout moteur à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne utilisé **directement ou indirectement** à des fins de propulsion;

Justification

Cet amendement vise à garantir que tous les types d'installations hybrides devront être en conformité avec les exigences en matière d'émissions de gaz d'échappement visées à l'annexe I.B., car la technologie des moteurs hybrides n'a pas été prise en considération dans la présente directive.

Amendement 10

Proposition de directive Article 5

Texte proposé par la Commission

Les dispositions de la présente directive n'empêchent pas les États membres d'adopter des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que ces dispositions n'obligent pas à modifier des bateaux qui sont conformes à la présente directive.

Amendement

Les dispositions de la présente directive n'empêchent pas les États membres d'adopter des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement, **notamment contre la pollution sonore**, et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que ces dispositions n'obligent pas à modifier des bateaux qui sont conformes à la présente directive **et qu'elles soient justifiées et proportionnées à l'objectif fixé. La Commission facilite les échanges de bonnes pratiques entre États membres et met en place un système adapté à ces échanges.**

Justification

Le rapporteur estime qu'un échange de vues sur les échanges de bonnes pratiques entre États

membres liées à l'application de l'article 5 permettrait d'éviter des mesures disproportionnées et devrait être encouragé par la Commission.

Amendement 11

Proposition de directive

Article 49 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) partie B, point 2.3.1, de l'annexe I, afin de prévoir des cycles d'essais pour les moteurs à propulsion hybride;

Justification

Le présent amendement propose d'ajouter, au moyen d'actes délégués de la Commission, des cycles d'essais hybrides dès lors qu'un accord aura été conclu au niveau international pour une organisation commune de ces cycles d'essais.

Amendement 12

Proposition de directive

Article 50 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La délégation de pouvoirs visée à l'article 49 est conférée pour ***une durée indéterminée*** à compter de la date précisée à l'article 60.

2. La délégation de pouvoirs visée à l'article 49 est conférée pour ***sept ans*** à compter de la date précisée à l'article 60. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoirs au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoirs est tacitement prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

Amendement 13

Proposition de directive

Annexe 1 – point A – point 2.3

Texte proposé par la Commission

Le bateau doit être conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

Amendement

Le bateau doit être conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord. ***Le dispositif de remontée à bord doit être accessible ou pouvoir être déployé sans assistance extérieure par une personne tombée à l'eau.***

Justification

Pour des raisons de sécurité, la conception des bateaux devrait permettre à une personne tombée à l'eau de remonter à bord sans assistance extérieure, ce qui est particulièrement important lorsque l'incident se produit dans des eaux froides. Cet amendement aligne également le texte de la directive sur les dispositions en vigueur aux États-Unis.

Amendement 14

Proposition de directive

Annexe I – Partie A – point 5 – point 5.3 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Tous les circuits alimentés par batteries, sauf le circuit de démarrage du moteur, doivent être protégés contre les surcharges et les courts-circuits. Une ventilation doit être assurée pour prévenir l'accumulation de gaz ***que les batteries*** pourraient ***dégager***. Les batteries doivent être fixées solidement et protégées contre la pénétration d'eau.

Amendement

Tous les circuits alimentés par batteries, sauf le circuit de démarrage du moteur, doivent être protégés ***de façon adéquate*** contre les surcharges et les courts-circuits. ***Les circuits de propulsion électrique doivent être conçus et installés de façon à prévenir toute interaction indésirable avec tous les autres circuits. L'installation doit garantir que les appareils qui stockent l'énergie électrique ne dépassent pas les limites de température maximale recommandées par le constructeur.*** Une ventilation doit être assurée pour prévenir l'accumulation de gaz ***explosibles qui*** pourraient ***être dégagés***. Les batteries doivent être fixées solidement et protégées contre la pénétration d'eau.

Justification

Les installations de propulsion hybride peuvent présenter de nouveaux risques pour les bateaux en raison d'une surchauffe des batteries, aux conséquences potentiellement

catastrophiques, et de pointes de tension du moteur électrique hybride puissant, susceptibles de mettre hors service tous les appareils électroniques des bateaux, y compris les commandes, si une isolation correcte par rapport aux autres circuits n'est pas assurée. Il est indispensable que les bateaux disposent d'un circuit électrique séparé puisque l'équipement radio/de sécurité doit rester opérationnel même en cas de panne électrique du circuit de propulsion électrique.

PROCÉDURE

Titre	Bateaux de plaisance et véhicules nautiques à moteur	
Références	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	IMCO 13.9.2011	
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	TRAN 13.9.2011	
Rapporteur Date de la nomination	Roberts Zīle 17.10.2011	
Examen en commission	26.3.2012	23.4.2012
Date de l'adoption	24.4.2012	
Résultat du vote final	+: 35 -: 0 0: 1	
Membres présents au moment du vote 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	
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Tatjana Ždanoka	