



Bruxelas, 10.9.2013  
COM(2013) 623 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO  
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ  
DAS REGIÕES**

**Transporte fluvial de qualidade**

**NAIADES II**

{SWD(2013) 324 final}

# COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

## Transporte fluvial de qualidade

### NAIADES II

#### 1. INTRODUÇÃO

A rede de navegação interior da União Europeia engloba 20 Estados-Membros e conta com cerca de 37 000 quilómetros de vias navegáveis. Todos os anos, transportam-se nesta rede 500 milhões de toneladas de mercadorias, em particular em zonas densamente povoadas, e congestionadas, da Alemanha, Países Baixos, França e Bélgica, irrigadas pelo Reno, o Escalda, o Mosa e o Sena e com ligação ao Danúbio. O setor da navegação interior é pequeno em termos relativos, mas tem uma quota-parte considerável no sistema de transportes da UE, com um tráfego de 140 000 milhões de toneladas-quilómetro, além de desempenhar um papel importante no tráfego de mercadorias entre os portos da UE com maior movimento e o *hinterland*. Os maiores portos da UE nunca se teriam tornado nas plataformas logísticas altamente eficientes que hoje são sem a contribuição da navegação interior, da qual dependem para crescer e para reduzir o congestionamento no seu *hinterland*.

O transporte fluvial é eficiente no consumo de energia e contribui para os objetivos da economia hipocarbónica, estabelecidos no Livro Branco relativo à política de transportes da UE<sup>1</sup>. O nível baixo de emissões sonoras também o torna conveniente para o tráfego de mercadorias nas zonas densamente povoadas que atravessa e serve. A navegação interior arrisca-se, todavia, a perder a sua vantagem comparativa em termos ambientais se nada se fizer para continuar a reduzir as emissões de poluentes atmosféricos, especialmente à luz da evolução positiva que se tem vindo a registar no transporte rodoviário graças a limites de emissão estritos.

O programa NAIADES da Comissão<sup>2</sup>, adotado em 2006, visava promover as vantagens do transporte fluvial e remover um conjunto de obstáculos à exploração plena do seu potencial. Executaram-se muitas medidas introduzidas ao abrigo do NAIADES, com o apoio de instrumentos de financiamento como a RTE-T<sup>3</sup>, Marco Polo<sup>4</sup>, Leonardo Da Vinci<sup>5</sup>, IPA<sup>6</sup> e o 7.º programa-quadro de investigação<sup>7</sup>. Outras medidas, como a harmonização das prescrições técnicas para as embarcações, estão a ser preparadas pela Comissão ou encontram-se agendadas, designadamente as respeitantes à harmonização<sup>8</sup>.

---

<sup>1</sup> COM/2011/144 final

<sup>2</sup> Comunicação da Comissão sobre a promoção do transporte por vias navegáveis interiores «NAIADES» – Programa de ação europeu integrado para o transporte por vias navegáveis interiores, COM(2006) 6 final

<sup>3</sup> Decisão n.º 1692/96/CE

<sup>4</sup> Regulamento (CE) n.º 1692/2006

<sup>5</sup> Decisão n.º 1720/2006/CE

<sup>6</sup> Regulamento (CE) n.º 1085/2006 do Conselho

<sup>7</sup> Decisão n.º 1982/2006/CE

<sup>8</sup> Das normas de lotação, da documentação intermodal, das disposições relativas à responsabilidade e das unidades de carregamento (ILU)

A avaliação do programa NAIADES<sup>9</sup> mostra que este teve um importante efeito mobilizador nos Estados-Membros e entre as partes interessadas. As perspetivas da navegação interior no plano económico e ambiental continuaram, todavia, a piorar e foram limitados os avanços na remoção dos mais importantes estrangulamentos que afetam as infraestruturas. A somar ao abrandamento geral da economia da UE desde 2008, o setor vive atualmente horas difíceis, sofre de sobre capacidade em alguns segmentos e continua a confrontar-se com a fragmentação do mercado.

A sobre capacidade no segmento dos granéis líquidos tem nexos diretos com a introdução dos requisitos de construção em casco duplo<sup>10</sup>, que levou à entrada no mercado de novas embarcações de casco duplo, sem o correspondente abate das velhas embarcações de casco simples. Espera-se que o excesso de capacidade diminua em 2018, prazo de retirada do ativo das embarcações-cisterna de casco simples. No grande segmento dos granéis sólidos, todavia, o reinvestimento e o excesso de capacidade resultante agudizaram fortemente a concorrência, situação que se reflete noutros segmentos, em particular no dos fretes menores.

Cerca de 80% da frota são explorados por proprietários-operadores, que trabalham e vivem com a família nas suas embarcações. Estes operadores representam uma oferta fragmentada, o que dificulta a resposta à procura e enfraquece a sua posição face a outros operadores, como os transitários ou os grandes carregadores. Esta fragilidade e a sobre capacidade existente geraram uma concorrência de preços feroz, que diminuiu o nível de rendimentos e condiciona, assim, a capacidade do setor para reinvestir e inovar. Embora a atividade do setor tenha recuperado fôlego em 2011, depois de um abrandamento significativo em 2009 e 2010, os indicadores para 2012 apontam novamente para um declínio em alguns segmentos do mercado. São cada vez mais os operadores que fazem acordos com os bancos para diferir o pagamento dos juros devidos<sup>11</sup>.

Numa perspetiva de longo prazo, é evidente que o setor se confronta há muito com um declínio constante da sua quota-parte face ao modo rodoviário. A inversão desta difícil situação económica levará tempo, mas há também aspetos positivos. Por exemplo, o movimento nos portos marítimos tem crescido constantemente desde 2009 e a utilização de novas tecnologias, designadamente combustíveis alternativos, pode diminuir os custos de exploração e criar oportunidades de mercado. O setor da navegação interior está em boa posição para tirar partido desta evolução.

Vistas as oportunidades que se abrem ao setor e os desafios que ele enfrenta, a Comissão decidiu atualizar o programa NAIADES, prolongá-lo até 2020 e harmonizá-lo com o Livro Branco dos Transportes. O NAIADES II centrar-se-á nas mudanças estruturais a promover a longo prazo no setor da navegação interior para que ele possa contribuir plenamente para a estratégia Europa 2020, apontada para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. Para isso, há que melhorar as condições de exploração no setor, em aspetos como as infraestruturas, o desempenho ambiental, os mercados e a inovação, o emprego e as qualificações e a integração na cadeia logística. A UE, os Estados-Membros, os poderes

---

<sup>9</sup> Documento de trabalho dos serviços da Comissão «Towards “NAIADES II”. Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area», SWD(2012) 168 final

<sup>10</sup> Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, que remete para o Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior (AND)

<sup>11</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>

públicos regionais, as comissões fluviais<sup>12</sup>, outras organizações internacionais e o próprio setor terão todos um papel a desempenhar.

O setor da navegação interior insere-se em mercados liberalizados, em que a possibilidade de intervenção dos poderes públicos é limitada. De facto, uma intervenção pública excessiva pode interferir negativamente com as decisões comerciais dos operadores e os efeitos estruturantes das forças de mercado. A Comissão conhece as dificuldades atravessadas por parte do setor em consequência da crise económica e está a ponderar com as organizações representativas do setor e com os Estados-Membros interessados medidas adequadas para resolver a difícil situação económica atual. Tais medidas terão de ser eficazes e de satisfazer as regras aplicáveis. A Comissão irá também promover ações de curto prazo consentâneas com os princípios por que se regem os mercados liberalizados. Irá, por exemplo, reexaminar as prescrições técnicas para as embarcações, a fim de verificar se se acautelou, quando do estabelecimento das disposições de transição, o devido equilíbrio entre os riscos para a segurança e os custos do cumprimento. Irá também incentivar a introdução rápida do GNL como combustível alternativo, que pode representar a longo prazo uma importante economia de custos, e facilitar a tomada de medidas pelo setor para reduzir a fragmentação do mercado.

Acompanham a presente comunicação, que estabelece o programa NAIADES II, duas propostas legislativas que representam a primeira etapa de execução:

- Proposta de diretiva que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e revoga a Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;
- Proposta de alteração do Regulamento n.º 718/1999 do Conselho relativo a uma política de capacidade das frotas comunitárias de navegação interior com vista à promoção do transporte por via navegável.

## 2. OBJETIVO DO NAIADES II

O objetivo do programa é criar condições para que a navegação interior se torne um **modo de transporte de qualidade**: bem dirigido, eficiente, seguro, integrado na cadeia intermodal, pautado por normas ambientais exigentes e com empregos de qualidade, ocupados por pessoal qualificado.

Se visar a qualidade preservando uma boa relação custo-eficácia, o setor da navegação interior será capaz de romper o ciclo vicioso do baixo nível de rendimentos, do subinvestimento, da falta de inovação e dos mercados fechados. O setor precisa de apontar para a qualidade, para poder cumprir as metas traçadas no Livro Branco dos Transportes para a transferência de tráfego de mercadorias para os modos ferroviário e fluvial e a redução das emissões da navegação interior.

## 3. PROGRAMA DE AÇÃO NAIADES PARA 2014-2020: DOMÍNIOS DE INTERVENÇÃO FUNDAMENTAIS PARA PROMOVER A QUALIDADE

### • *Infraestrutura de qualidade*

A infraestrutura de navegação interior da UE padece de insuficiências na interligação e na integração com outros modos de transporte. As vias navegáveis interiores não têm, em muitos casos, ligações aos centros logísticos e apresentam estrangulamentos importantes que prejudicam o desenvolvimento do setor, de que são exemplo canais de navegação, eclusas ou

---

<sup>12</sup> Comissão Central para a Navegação do Reno, Comissão do Danúbio, Comissão Internacional da bacia do Sava e Comissão do Mosela

pontes mal dimensionadas e elos em falta como a ligação dos sistemas do Sena e do Escalda. Para dar resposta a esta situação, a proposta de orientações para a RTE-T<sup>13</sup> centra as prioridades para a navegação interior na construção dos elos em falta, na eliminação dos estrangulamentos mais importantes, na introdução de tecnologias inovadoras, na melhoria das conexões intermodais e no desenvolvimento de infraestruturas inteligentes. Os portos marítimos e fluviais serão objeto de atenção especial: uma rede bem dimensionada de portos da rede RTE-T principal com acessibilidades e instalações adaptadas ao modo fluvial é uma condição necessária para que o setor da navegação interior aumente a sua quota-parte no mercado do transporte. A Comissão incentiva o setor portuário a reforçar a cooperação, a coordenar os investimentos nos corredores e a estudar e promover o intercâmbio de boas práticas na conceção de estruturas e operações portuárias compatíveis com o transporte fluvial.

A navegação interior é, aliás, uma componente importante de seis dos nove corredores da rede principal da RTE-T<sup>14</sup>. Para facilitar o planeamento e a monitorização da execução dos corredores da RTE-T na perspetiva do setor da navegação interior, os aspetos que se prendem com o setor serão tratados de forma coerente e transversal.

Na sequência da publicação do documento de trabalho «Towards NAIADES II» dos serviços da Comissão, os representantes do setor efetuaram, numa iniciativa voluntária, um levantamento parcial da carteira de projetos de infraestruturas no âmbito do quadro financeiro para 2014-2020. Esse levantamento deverá ser completado, atualizado e complementado com as informações relativas ao andamento, maturidade e planeamento dos projetos, a fim de servir de alicerce à execução dos corredores da RTE-T.

#### ***Ações concretas a empreender até 2016***

Integração da navegação interior nos corredores multimodais:

- 2013: Lançar a execução dos corredores no quadro da comunicação relativa aos corredores da RTE-T, sob reserva da adoção das orientações para a RTE-T pelos legisladores, incluindo as orientações para a integração dos vários modos de transporte, designadamente o fluvial, nos corredores multimodais da RTE-T (Comissão);
- 2014-2015: Adotar os planos de trabalho para os corredores multimodais e avançar na execução dos corredores (principais partes interessadas, designadamente as administrações dos portos marítimos e fluviais, os gestores das infraestruturas da navegação interior, as comissões fluviais, os representantes dos operadores de navios e embarcações, os representantes dos trabalhadores e a comunidade de utentes dos transportes, sob os auspícios dos coordenadores europeus<sup>15</sup> e em concertação com os Estados-Membros e com as plataformas de corredor a estabelecer).

#### ***Orientações para 2017-2020***

Execução dos corredores da RTE-T, quando necessário reforçando, no que respeita ao fornecimento de dados e à capacidade analítica, as ferramentas e processos de integração da navegação interior na rede principal da RTE-T.

Agilização das medidas e investimentos destinados a eliminar os principais estrangulamentos nas infraestruturas da navegação interior (Estados-Membros, com o apoio da UE).

<sup>13</sup> COM(2011) 650 final

<sup>14</sup> Corredores Mar do Norte–Báltico, Mediterrânico, Oriente/Mediterrâneo Oriental, Reno-Alpes, Mar do Norte–Mediterrâneo e Reno–Danúbio

<sup>15</sup> Designados pela Comissão em conformidade com o Regulamento RTE-T

- ***Qualidade pela inovação***

A taxa de inovação no setor da navegação interior é baixa, quando comparada com a de outros modos de transporte. Contribuem para esta situação a longevidade do equipamento<sup>16</sup>, a fragmentação do mercado, a falta de uma cultura de inovação e a situação financeira debilitada dos operadores do setor.

A inovação não pode ser «imposta» do exterior. O NAIADES II apela para que o setor chame a si as iniciativas de investigação, desenvolvimento e inovação (IDI). Primeiramente, e sobretudo, o setor precisa de criar um **roteiro de IDI**, o que passa por definir prioridades, coordenar a execução das atividades correspondentes e planear a adoção dos resultados pelo mercado. Os operadores, os construtores navais, os fabricantes de equipamento, as administrações dos portos marítimos e fluviais, os operadores dos terminais, os transitários e os integradores logísticos terão de participar neste processo, no qual deverá ocupar lugar cimeiro a IDI tendente a tornar as frotas mais ecológicas. A certificação das tecnologias pode também facilitar a sua adoção pelo mercado e ajudar a estabelecer prioridades para as medidas de incentivo do mercado. A Comissão quer facilitar este processo, mas é o setor que deve ir ao leme para o fazer seu e assegurar a sua materialização. Importa que o setor reforce a coordenação para este efeito, através das organizações setoriais europeias que o representam. O roteiro assim criado ajudaria a identificar as prioridades da investigação e inovação aos níveis europeu, nacional e privado. O apoio da UE incidiria nas prioridades do roteiro que contribuíssem para os objetivos do NAIADES II.

***Ações concretas a empreender até 2016***

2014: Preparar o roteiro de IDI no setor da navegação interior (setor, incluindo operadores de embarcações, construtores navais, fabricantes e fornecedores de equipamento, prestadores de serviços de dados, prestadores de serviços logísticos, operadores dos terminais, administrações portuárias, transitários, administrações fluviais e representantes dos trabalhadores);

2014: Organizar serviços de observação do mercado, designadamente o fornecimento de dados sobre o volume de tráfego, as transferências de tráfego de outros modos para o modo fluvial, a oferta e a procura e o mercado de trabalho, a adoção de inovações pelo mercado e a integração do setor nas cadeias logísticas multimodais (Comissão).

***Orientações para 2017-2020***

Análise regular da execução do roteiro de IDI no setor, centrada na adoção e implantação das inovações no mercado (setor).

- ***Bom funcionamento do mercado***

O mercado do transporte fluvial está totalmente liberalizado. Algumas das suas regras, todavia, ainda são estabelecidas ao nível regional ou de Estado-Membro, por exemplo no que respeita à lotação das embarcações ou ao horário de trabalho das tripulações. A falta de

<sup>16</sup> Por exemplo, a idade média de uma embarcação de transporte de granéis sólidos ou de granéis líquidos em serviço no Reno é de, respetivamente, 50 e 35 anos.  
(fonte: <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>)

harmonização nestes aspetos pode representar um obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno.

Problemas como a insuficiente internalização dos custos externos ou a falta de monitorização ou de condições de concorrência equitativas poderão justificar, ou mesmo exigir, a intervenção dos poderes públicos. A ação da Comissão centrar-se-á na revisão das disposições de transição para a aplicação das prescrições técnicas a que devem obedecer as embarcações e na análise da evolução do mercado com vista à definição da política a seguir. Por sua vez, o problema da fragmentação do mercado e os problemas conexos de equilíbrio da oferta e da procura terão de ser atacados fundamentalmente pelos agentes do mercado. A Comissão não deixará de apoiar este processo, promovendo a harmonização, facilitando as iniciativas do setor tendentes a reduzir a fragmentação do lado da oferta e incentivando a criação de sinergias entre os agentes do mercado.

O inventário de medidas de internalização dos custos externos no setor dos transportes<sup>17</sup>, efetuado pela Comissão, constituirá a base para uma futura consulta sobre a tarifação das infraestruturas com vista à internalização dos custos externos no setor da navegação interior.

Os portos fluviais não são abrangidos pela comunicação da Comissão sobre os portos<sup>18</sup> nem pela proposta de regulamento relativo ao acesso ao mercado dos serviços portuários e à transparência financeira dos portos<sup>19</sup>. Enquanto os portos marítimos são as principais portas de entrada e saída de mercadorias e/ou plataformas de distribuição para o transporte marítimo de curta distância, os portos fluviais têm funções que os equiparam a terminais multimodais e confrontam-se com condicionalismos distintos. A Comissão irá consultar o setor e analisar a necessidade de estabelecer regras no sentido de apoiar os portos fluviais.

#### ***Ações concretas a empreender até 2016***

2014: À luz dos resultados noutros modos de transporte, lançar uma consulta sobre a tarifação das infraestruturas com vista à internalização dos custos externos no setor da navegação interior (Comissão);

2014: Reexaminar determinadas prescrições técnicas das embarcações nos aspetos dos custos/segurança (Comissão);

2016: Analisar os obstáculos ao desenvolvimento dos portos fluviais e a necessidade de um quadro legislativo para os eliminar.

#### ***Orientações para 2017-2020***

Análise das opções de tarifação das infraestruturas com vista à internalização dos custos externos no setor da navegação interior (Comissão).

#### **• *Qualidade ambiental pela redução das emissões***

Comparado com outros modos de transporte terrestre, a navegação interior é um modo eficiente no consumo de energia, seguro e silencioso, além de não sofrer praticamente de congestionamento. No entanto, a diminuição das emissões poluentes para a atmosfera não tem acompanhado esta tendência favorável. A longevidade das máquinas e os limites de emissão menos exigentes são as causas principais desta importante lacuna.

A legislação da UE estabelece limites de emissão para as máquinas navais novas e existentes, respetivamente na Diretiva 97/68/CE<sup>20</sup> e na Diretiva 2006/87/CE<sup>21</sup>. Comparando os níveis de

<sup>17</sup> <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable.en.htm>

<sup>18</sup> COM(2013) 295 final

<sup>19</sup> COM(2013) 296 final

<sup>20</sup> JO L 59 de 27.2.1998, p. 1-86

exigência no estabelecimento de limites de emissão, o documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a presente comunicação conclui que duas metodologias com grau distinto de exigência apresentam uma relação custo-benefício análoga. A metodologia mais exigente e «inovadora», aplicável às máquinas novas e existentes, exige um investimento inicial superior em tecnologias com baixas emissões, mas pode dar origem a economias de custos significativas ao longo do ciclo de investimento e possibilita limites de emissão equivalentes aos aplicáveis no setor do transporte rodoviário. A metodologia mais «conservadora» abrange apenas as máquinas novas e exige um investimento inicial menor, mas a navegação interior não conseguiria chegar ao nível do setor rodoviário no que respeita às emissões de poluentes atmosféricos.

A metodologia a adotar para determinar os limites de emissão terá de ser estritamente neutra quanto à tecnologia das máquinas e à escolha do combustível. Assume-se, assim, que prevalecerá a tecnologia que apresente a melhor relação custo-benefício. Por exemplo, atendendo ao estado de avanço desta tecnologia, a utilização de máquinas navais movidas a gás natural liquefeito (GNL) contribuiria consideravelmente para se respeitarem os limites de emissão determinados com base na metodologia mais exigente. Mas a conversão do setor ao GNL é dificultada por obstáculos regulamentares, financeiros, técnicos e de infraestrutura. Urge eliminá-los, para que se possa começar a utilizar GNL o mais tardar em 2016. Passa isto por aplicar a estratégia europeia para os combustíveis alternativos, estabelecida na comunicação da Comissão «Energia limpa para os transportes»<sup>22</sup>, e por adotar regulamentação que permita a utilização e o transporte de GNL. O presente pacote inclui igualmente uma proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 718/1999 do Conselho, relativo a uma política de capacidade das frotas comunitárias de navegação interior com vista à promoção do transporte por via navegável<sup>23</sup>, para permitir a mobilização dos recursos financeiros nele previstos para financiar, entre outras, medidas de proteção do ambiente.

Ao definir novos limites de emissão para as máquinas das embarcações de navegação interior, poderá ser necessário diferenciar as pequenas das grandes embarcações e as máquinas existentes das novas, atendendo às limitações tecnológicas e económicas das máquinas existentes e das pequenas embarcações. A Comissão está também ciente da necessidade de se dar ao setor tempo suficiente para se adaptar a limites de emissão mais exigentes.

A decisão final quanto às medidas concretas de limitação das emissões, ao seu grau de exigência e à sua data de entrada em vigor será tomada no quadro da avaliação do impacto das propostas legislativas conexas. O documento de trabalho relativo aos limites de emissão no setor da navegação interior, que acompanha a presente comunicação, constitui um contributo para esse processo.

---

<sup>21</sup> JO L 389 de 30.12.2006, p. 1-260

<sup>22</sup> COM(2013) 17 final

<sup>23</sup> JO L 90 de 2.4.1999, p. 1-5



## *Ações concretas a empreender até 2016*

### Quadro normativo

2014: Adotar a proposta de limites de emissão para as máquinas navais novas (Comissão);

2015/16: Estudar novos limites de emissão para as máquinas existentes (Comissão);

2014: Alteração de disposições normativas<sup>24</sup> para permitir o transporte de GNL (UNECE, Estados-Membros e Comissão).

### Adaptação da infraestrutura à utilização de GNL

2014: Aplicar a estratégia europeia para os combustíveis alternativos, incluindo a adoção de normas técnicas para o abastecimento e a utilização de GNL na navegação interior (Estados-Membros e setor, em particular portos, administrações fluviais, operadores de estações de abastecimento, fornecedores de combustível, operadores de embarcações, sociedades de classificação, comissões fluviais).

### Incentivos financeiros

2014: Garantir o apoio financeiro dos programas da UE<sup>25</sup> e nacionais e do fundo de reserva do setor ao investimento na redução das emissões (parte do pacote NAIADES II) (Comissão, Estados-Membros e setor).

## • ***Trabalhadores qualificados e emprego de qualidade***

São ainda muitas as barreiras ao acesso à profissão e ao reconhecimento das qualificações dos trabalhadores do setor da navegação interior. Os processos de comprovação da experiência e qualificações profissionais são demasiado burocráticos e/ou é fácil iludi-los. O fragmentado quadro normativo que regula as aptidões e qualificações no setor carece de revisão. A Comissão procede atualmente à revisão da Diretiva 96/50/CE do Conselho, relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade, com o objetivo de modernizar e simplificar o quadro normativo das qualificações profissionais dos trabalhadores.

A tentativa de rever a diretiva supramencionada no contexto do NAIADES I centrou-se unicamente no reconhecimento dos certificados de condução, não se tendo demonstrado que tal revisão teria um impacto económico e social significativo. A revisão em curso é mais alargada, abrangendo muitos aspetos das qualificações profissionais dos membros das tripulações. De facto, um quadro coerente de regulação das qualificações profissionais que faça uso de ferramentas modernas trará benefícios qualitativos e reduzirá a carga e os custos administrativos. O quadro mais amplo de reconhecimento das qualificações profissionais estabelecido pela Diretiva 2005/36/CE<sup>26</sup> serve essencialmente o objetivo de abertura do mercado, mas para as profissões do setor dos transportes há que considerar não só o acesso ao mercado como os aspetos da segurança. A melhor forma de resolver o problema reside, portanto, em legislação setorial distinta, na linha da Diretiva 96/50/CE. O diálogo social é um dos instrumentos com potencial para melhorar as condições de trabalho e a qualidade do emprego. Na sequência da assinatura, a 15 de fevereiro de 2012, de um acordo europeu sobre alguns aspetos da organização do trabalho na navegação interior, os parceiros sociais

<sup>24</sup> Estabelecidas no Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior

<sup>25</sup> Mecanismo Interligar a Europa [COM(2011) 665 final] e Programa-Quadro Horizonte 2020 [COM(2011) 809 final]

<sup>26</sup> JO L 255 de 30.9.2005, p. 22-142

européus solicitaram à Comissão que diligenciasse no sentido de o acordo se aplicar com base numa decisão do Conselho, conforme previsto no artigo 155.º, n.º 2, do TFUE. A Comissão procede atualmente à análise do acordo.

O novo quadro normativo proposto no âmbito do NAIADES II visa reduzir substancialmente as barreiras ao acesso ao mercado do trabalho e à mobilidade laboral, valorizar as qualificações e carreiras profissionais no setor e criar condições de concorrência equitativas. A Comissão preconiza também a introdução de instrumentos eletrónicos para registo das horas de serviço das embarcações e dos tripulantes e o alargamento ao emprego e qualificações da nova abordagem de governação do setor (ver secção 5).

Ciente da dificuldade de organizar a formação profissional dos trabalhadores do setor da navegação interior, a Comissão incentiva os Estados-Membros a recorrerem ao Fundo Social Europeu para a formação destes trabalhadores e sobretudo a trocarem informações sobre as melhores práticas e qualificações no transporte e logística fluvial e a estimularem a utilização de tecnologias inovadoras e a aquisição de competências empresariais.

#### ***Ações concretas a emprender até 2016***

2013/2014: Reexame do quadro normativo para a harmonização e modernização das qualificações profissionais no setor, incluindo uma eventual iniciativa a respeito de equipamento de registo das horas de serviço/experiência dos tripulantes e das embarcações (Comissão);

2014: Promover as competências empresariais e a utilização de tecnologias inovadoras no setor (Estados-Membros e setor, eventualmente com apoio financeiro da UE).

#### ***Orientações para 2017-20***

Completar com normas técnicas o quadro normativo que regula as qualificações profissionais.

#### **• *Integração da navegação interior na cadeia logística multimodal***

A integração deste modo de transporte na cadeia logística multimodal exige a integração da infraestrutura, dos serviços e dos fluxos de informação:

- A integração da infraestrutura faz parte da primeira ação descrita atrás no domínio da qualidade da infraestrutura.
- A integração dos serviços exige, em primeiro lugar, uma atitude mais proativa do setor, para o que poderão contribuir a identificação e disseminação das melhores práticas. Consoante apropriado, os poderes públicos deverão, no quadro do ordenamento do território, reservar ou disponibilizar terrenos nas margens das vias navegáveis para atividades de logística do transporte fluvial. As cidades deverão considerar o transporte fluvial de mercadorias e resíduos nos seus planos de mobilidade urbana sustentável e estratégias de logística urbana.

Quanto à integração dos fluxos de informação, a Comissão deu início à avaliação da aplicação da Diretiva 2005/44/CE relativa aos serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados. Os RIS servem atualmente a gestão do tráfego e da infraestrutura e a segurança. O intercâmbio de dados vigente poderá ser alargado e integrado com os fluxos de informação de outros modos de transporte, à luz do conceito *e-freight*<sup>27</sup>. Conforme prevê esta diretiva, a Comissão irá

<sup>27</sup> Ação 7 do Livro Branco relativo à política de transportes da UE

apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório no qual fará o levantamento da implantação dos RIS, proporá orientações para o seu desenvolvimento futuro e analisará as possibilidades de adaptação dinâmica das normas técnicas à evolução técnica. O processo será monitorizado pela plataforma conjunta de direção dos RIS.

#### ***Ações concretas a empreender até 2016***

2014: Estudar e determinar orientações futuras para os RIS (Comissão);

2015: Identificar, disseminar e implantar as melhores práticas de integração dos serviços de transporte fluvial nas cadeias logísticas multimodais (setor, eventualmente com apoio financeiro da UE).

#### ***Orientações para 2017-20***

Integração dos RIS, dos dados de observação do mercado do transporte fluvial e das ferramentas dos corredores RTE-T em apoio da governação integrada do transporte multimodal.

#### **4. RESPONSABILIDADES DIFERENCIADAS PARA OS DOMÍNIOS DE INTERVENÇÃO**

A qualidade no setor só se obterá com a ação coordenada do próprio setor e dos poderes públicos aos níveis nacional, europeu e internacional. As responsabilidades são diferenciadas nos domínios seguintes:

- ***Infraestrutura de qualidade, fiável, com boas ligações e que garanta a segurança da navegação: responsabilidade aos níveis europeu e nacional***

Os poderes públicos já consagram recursos substanciais à manutenção e expansão da navegação interior. Ao nível da UE, a ação centrar-se-á na rede principal da RTE-T e será reforçada com a execução do corredor RTE-T multimodal.

A Comissão apela aos Estados-Membros para que apoiem e invistam em projetos com alto valor acrescentado europeu e continuem a promover boas condições de navegação nas suas redes de transporte fluvial e a zelar pela sua manutenção.

- ***Quadro normativo de qualidade, que crie condições de concorrência equitativas: responsabilidade aos níveis europeu, internacional e nacional***

Mais de 75% do volume de transporte fluvial na UE corresponde a operações transnacionais. Para se poderem colher os benefícios do mercado interno, são necessárias regras harmonizadas à escala da UE. As regras evoluíram, contudo, no âmbito de várias organizações internacionais e ao longo de muito tempo. Embora a segurança da frota tenha permanecido elevada, a complexidade das estruturas, que cria obstáculos à inovação, dificulta a adaptação das regras à evolução técnica. Malgrado os progressos possibilitados pelo NAIADES I, alguns aspetos continuam por harmonizar, o que dificulta a observância e a aplicação das regras. Alguns operadores podem, assim, diminuir a sua base de custos, alimentando a concorrência de preços e reduzindo o nível global de rendimentos no setor.

A Comissão conta melhorar a cooperação internacional, bem como modernizar e simplificar o quadro normativo da navegação anterior e promover a sua aplicação.

- ***Qualidade pela inovação, adotando uma metodologia inclusiva para determinar as necessidades de investigação e inovação e promover a adoção das inovações: responsabilidade ao nível do setor***

Os institutos e organismos de investigação identificaram as necessidades neste domínio, no quadro do NAIADES I, mas a investigação realizada não se materializou suficientemente em inovações comerciais. O NAIADES II chama o setor e os agentes do mercado a envolverem-se direta e proativamente na definição de prioridades e no planeamento da IDI e na promoção da aceitação dos seus resultados pelo mercado.

- ***Qualidade no mercado, pela transparência e pela concorrência leal: responsabilidade ao nível do setor***

As iniciativas do setor privado podem melhorar significativamente o funcionamento do mercado do transporte fluvial. Criaram-se bolsas eletrónicas para equilibrar a oferta e a procura, as quais reforçam a transparência do mercado. Os pequenos operadores podem gerar sinergias, com aquisições e iniciativas de inovação conjuntas ou através de uma maior consolidação. A cooperação com outros modos de transporte pode ser melhorada, para integrar melhor o setor nas cadeias logísticas multimodais. A troca e partilha de informações entre todos os intervenientes nas cadeias logísticas pode ser consideravelmente reforçada, tornando o mercado mais transparente e mais integrado.

## **5. QUALIDADE DA GOVERNAÇÃO**

No quadro do NAIADES II, instituir-se-á uma nova metodologia de governação do setor da navegação interior, a fim de resolver o problema da sobreposição de quadros normativos e de competências. Tal metodologia passa por medidas institucionais e legislativas e atenderá à entrada em vigor do Tratado de Lisboa, que estabelece novas normas quanto à delegação de poderes e às competências de execução e quanto à coordenação da posição da União para efeitos da adoção, em instâncias internacionais, de atos com efeito jurídico.

A metodologia alicerça-se num convénio administrativo entre os serviços da Comissão e o Secretariado da CCNR, assinado em 22 de maio de 2013 e que, comparado com o seu homólogo vigente desde 2003, estabelece uma cooperação mais estruturada em torno de objetivos específicos. Com a nova metodologia, os distintos corpos de normas estabelecidas no âmbito dos vários regimes jurídicos, cada qual com as suas regras e procedimentos próprios, serão substituídos gradualmente por normas uniformizadas. O processo iniciar-se-á com as prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior e alargar-se-á, na segunda fase, a outras áreas, como as qualificações profissionais.

Em primeiro lugar, está a adaptação dos quadros normativos vigentes para que possam incorporar e dar força de lei às mesmas normas uniformizadas. É este o objeto da proposta de diretiva que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e revoga a Diretiva 2006/87/CE.

Em segundo lugar, está a elaboração de normas técnicas para a navegação interior sob a égide da CCNR, conforme prevê o convénio administrativo celebrado pelos serviços da Comissão e o secretariado da CCNR. Será constituído um comité especial dos Estados membros da CCNR e da UE, que associará a Comissão e estará aberto à UNECE, às comissões fluviais e às principais partes interessadas, incluindo os parceiros sociais europeus. O objetivo é torná-lo no comité técnico europeu de referência para a elaboração das normas a aplicar em determinados domínios da navegação interior. Este comité substituiria, assim, os diversos grupos existentes competentes para estes domínios, evitando-se duplicação de esforços e incoerências.

Por fim, seria possível harmonizar cabalmente as normas dos regimes jurídicos renano e da UE logo que, conforme prevê o convénio administrativo de 22 de maio de 2013, a CCNR adaptasse o regulamento de inspeção das embarcações do Reno para que ele pudesse igualmente remeter para as normas elaboradas pelo comité supramencionado. As outras comissões fluviais e a UNECE serão convidadas a aderir a esta metodologia, para que se possa chegar a um corpo de normas inteiramente coerentes em determinados domínios da navegação interior.

#### ***Ações concretas a emprender até 2016***

2013: Proposta de diretiva que substitua a Diretiva 2006/87/CE e permita a promulgação de normas uniformizadas (parte do pacote NAIADES II)

## **6. FINANCIAMENTO**

A execução do NAIADES II requer o financiamento das ações de apoio (coordenação, governação e preparação), da investigação e inovação, da infraestrutura e da reconversão ecológica da frota.

Ao nível da UE, o financiamento será assegurado pelo Mecanismo Interligar a Europa (CEF), no que respeita aos investimentos na infraestrutura, pelo Horizonte 2020, no que respeita à investigação, desenvolvimento e inovação, e pelo CEF e o Horizonte 2020 no que respeita às ações de apoio do NAIADES II e à adoção das inovações pelo mercado, inclusive as propícias a tornar a frota mais ecológica. Os Estados-Membros deverão incluir as vias navegáveis interiores nas suas estratégias e projetos integrados de investimento territorial e planear a candidatura a apoios do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, do Fundo Social Europeu e do Fundo de Coesão. Encorajar-se-á a utilização de instrumentos inovadores de financiamento quando se justifique, em particular para a conversão à utilização de GNL.

Uma vez adotados os instrumentos CEF e Horizonte 2020 e delineada mais aprofundadamente a sua programação, os serviços da Comissão publicarão um documento de trabalho sobre o financiamento do NAIADES.

## **7. CONCLUSÃO**

O programa NAIADES II eleva o nível de exigência por que se deverá pautar o setor da navegação interior, centrando-se nos domínios de mais alto valor acrescentado para reforçar a contribuição do setor para a política de transportes da UE. Diferenciando claramente as responsabilidades aos níveis europeu, internacional, nacional, regional e setorial, é possível melhorar globalmente a governação do setor. A Comissão apresentará em 2017 um relatório sobre os progressos efetuados e definirá novas ações de execução do NAIADES II no horizonte de 2020. Os preparativos de execução do NAIADES II estão em curso e os instrumentos da UE para financiamento do programa estão a ser criados. Começou, pois, o trabalho em prol de um transporte fluvial de qualidade na Europa.