



COMISSÃO  
EUROPEIA

Bruxelas, 21.6.2016  
COM(2016) 429 final

2013/0302 (COD)

## **COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU**

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da  
União Europeia**

**relativa à**

**Posição do Conselho sobre a adoção de uma Diretiva do Parlamento Europeu e do  
Conselho que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior,  
altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e  
do Conselho**

## **COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU**

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia**

**relativa à**

**Posição do Conselho sobre a adoção de uma Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho**

### **1. CONTEXTO**

Data de transmissão da proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho - 10.9.2013 [COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)].

Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu - 21.1.2014.

Data do parecer do Comité das Regiões - 31.1.2014

Data do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura - 15.4.2014.

Data em que o Conselho adotou a sua posição - 13.5.2016.

### **2. OBJETIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO**

A Diretiva 2006/87/CE estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior que operam na rede de vias navegáveis interiores da UE. Além disso, a Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) estabeleceu as prescrições técnicas para as embarcações que navegam no Reno na Convenção Revista para a Navegação do Reno. A Diretiva 2006/87/CE tem por finalidade garantir a segurança da navegação em condições equivalentes às abrangidas pelas regras de navegação no Reno. A Diretiva visa igualmente assegurar que os certificados de navegação interior da União, que atestam o pleno cumprimento das prescrições técnicas pelos veículos aquáticos de todos os tipos, são válidos em todas as vias navegáveis interiores da UE, incluindo no Reno, e que os certificados do Reno são válidos em todas as vias navegáveis interiores da UE. Em geral, as prescrições técnicas constantes dos anexos da diretiva incorporam as normas estabelecidas no Regulamento de inspeção de embarcações do Reno.

Porém, é difícil garantir a coerência entre os dois regimes jurídicos, uma vez que ambos são regidos pelas suas próprias regras e procedimentos. A fim de manter a segurança jurídica e assegurar condições de concorrência equitativas, é necessário realizar progressos no sentido de um conjunto único e uniforme de normas técnicas.

A revisão da diretiva supracitada tem por principal objetivo a simplificação dos procedimentos decisórios com vista à adoção das normas técnicas relativas às embarcações de

navegação interior e a uniformização das normas técnicas a aplicar nos regimes da UE e da CCNR.

Para a consecução deste objetivo, em junho de 2015, a CCNR criou um organismo internacional incumbido de elaborar normas técnicas uniformes para as embarcações de navegação interior, o CESNI (*Comité Européen para a Elaboração de Normas de Navegação Interior*). Este comité adotou a sua primeira norma técnica para as embarcações de navegação interior em novembro de 2015, pelo que esta norma pôde ser invocada na diretiva previamente à sua adoção final e à sua publicação.

Será feita referência às versões subsequentes da norma técnica do CESNI na legislação da UE por meio de atos delegados.

### 3. Observações sobre a posição do Conselho

Na sua maior parte, as alterações do Conselho visam aumentar a clareza e melhorar a aplicação da diretiva. Baseiam-se numa experiência de aplicação de dez anos.

As principais alterações à posição do Conselho são as seguintes:

- Os artigos foram reorganizados em capítulos temáticos, o que aumenta a clareza. A pedido da Comissão, o Conselho decidiu não alterar as prescrições técnicas incluídas nos anexos com vista a fazer referência à norma do CESNI adotada no âmbito dos debates que tiveram lugar no Conselho em novembro de 2015 (ver *supra*). O Conselho transferiu algumas questões processuais mais pormenorizadas do Anexo II para o articulado da diretiva, a par das já transferidas na proposta da Comissão.
- O Conselho aproveitou a oportunidade para atualizar a classificação das vias navegáveis interiores que constam da lista do Anexo I. A Suécia inseriu a sua classificação, incluindo desta forma as suas vias navegáveis interiores no âmbito de aplicação da diretiva.
- Além disso, o Conselho alterou o artigo 30.º de forma a incluir a lista dos Estados-Membros excluídos do âmbito de aplicação da diretiva porque não dispõem de vias navegáveis interiores ou porque a navegação interior não é utilizada de forma significativa. Os demais Estados-Membros estão abrangidos pela diretiva.
- As disposições em matéria de proteção de dados relacionadas com a base de dados europeia relativa aos cascos foram reforçadas, em consonância com o parecer da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados (AEPD), que foi consultada pela Comissão a pedido do Conselho. A diretiva passou a contemplar elementos essenciais em matéria de tratamento de dados pessoais (categorias de dados tratados, razões para esse tratamento, destinatários dos dados e período de conservação dos dados). Por outro lado, a Comissão foi habilitada a adotar regras em matéria de funcionamento da base de dados por meio de atos delegados.
- As pequenas discrepâncias em relação à Diretiva 2009/100/CE, resultantes de uma sobreposição do âmbito de aplicação, foram suprimidas com a alteração da Diretiva 2009/100/CE.

### 4. CONCLUSÃO

De um modo geral, o texto foi substancialmente alterado do ponto de vista formal, embora a substância da proposta inicial da Comissão relativa à segurança da navegação tenha sido mantida. A Comissão congratula-se com estas melhorias.

A Comissão aprova a posição adotada pelo Conselho, o que permite, pois, ao Parlamento Europeu adotar o texto definitivo em segunda leitura.