



Bruxelles, 21.6.2016  
COM(2016) 429 final

2013/0302 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento  
dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio in merito all'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e  
del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, modifica la  
direttiva 2009/100/CE e abroga la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del  
Consiglio**

## **COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio in merito all'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, modifica la direttiva 2009/100/CE e abroga la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**

### **1. CONTESTO**

Data alla quale la proposta è stata inviata al Parlamento europeo e al Consiglio - 10.9.2013 (documento COM(2013)622 final - 2013/0302 COD).

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo - 21.1.2014.

Data del parere del Comitato delle regioni - 31.1.2014.

Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura - 15.4.2014.

Data in cui il Consiglio ha adottato la propria posizione - 13.5.2016.

### **2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

La direttiva 2006/87/CE fissa i requisiti tecnici per le navi che navigano sulla rete navigabile interna della UE. D'altra parte, anche la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) ha fissato, nella Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, una serie di requisiti tecnici per le navi che navigano sul Reno. La direttiva 2006/87/CE, che aveva lo scopo di garantire la sicurezza della navigazione a condizioni equivalenti a quelle disciplinate dalla normativa sul Reno, mirava anche a far sì che i certificati dell'Unione per la navigazione interna, attestanti la piena conformità di tutti i tipi di imbarcazioni ai requisiti tecnici, fossero validi su tutte le vie navigabili interne della UE, Reno compreso, e che i certificati validi per il Reno fossero validi su tutte le vie navigabili interne della UE. In generale, i requisiti tecnici di cui agli allegati della direttiva incorporano le norme stabilite nei Regolamenti di ispezione delle navi del Reno.

È tuttavia difficile garantire la coerenza tra i due regimi giuridici, in quanto ciascuno è disciplinato da regole e procedure sue proprie. Per garantire la certezza del diritto e l'ottenimento di condizioni eque di concorrenza, è necessario procedere all'elaborazione di un corpus di norme tecniche unico e uniforme.

Il motivo principale per rivedere la direttiva è quello di semplificare il processo decisionale di adozione dei requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, e di standardizzare le norme tecniche per il regime sia della UE che della CCNR.

Per cogliere questi obiettivi, la CCNR istituì nel giugno 2015 un organismo internazionale per elaborare norme tecniche uniformi per le navi della navigazione interna: il CESNI (*Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*). Esso adottò la prima norma tecnica per le navi della navigazione interna nel novembre 2015 e consentì in tal modo che la direttiva potesse far riferimento a tale norma prima di essere adottata definitivamente e pubblicata.

Nella legislazione UE ci si riferirà alle prossime versioni della norma tecnica CESNI mediante atti delegati.

### 3. Osservazioni sulla posizione del Consiglio

La maggior parte delle modifiche del Consiglio mirano a migliorare la chiarezza e la messa in pratica della direttiva e si fondano su dieci anni di esperienza nell'applicazione della stessa.

Le principali modifiche nella posizione del Consiglio sono le seguenti:

- gli articoli sono stati riorganizzati in capitoli tematici, con un considerevole miglioramento della chiarezza. Su richiesta della Commissione, il Consiglio ha deciso di non modificare i requisiti tecnici negli allegati in modo che essi si riferissero alla norma CESNI adottata nei dibattiti svoltisi in sede di Consiglio nel novembre 2015 (v. sopra). Il Consiglio ha trasferito qualche altro aspetto procedurale dall'allegato II al corpo principale della direttiva, oltre a quelli già trasferiti nella proposta della Commissione;
- il Consiglio ha colto l'occasione per aggiornare la classificazione delle vie navigabili di cui all'allegato I. La Svezia aveva inserito la propria classificazione, facendo quindi rientrare le sue vie navigabili interne nell'ambito di applicazione della direttiva;
- il Consiglio ha inoltre modificato l'articolo 30, che elenca gli Stati membri esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva in quanto non hanno vie navigabili interne oppure la navigazione interna non viene utilizzata in misura significativa. Gli altri sono disciplinati dalla direttiva;
- le disposizioni in materia di protezione dei dati in relazione alla Banca dati europea degli scafi (*European Hull Database*) sono state rese più restrittive, in linea con il parere del Garante europeo della protezione dei dati (GEPD), che è stato consultato dalla Commissione su richiesta del Consiglio. La direttiva elenca ora alcuni elementi essenziali al trattamento dei dati personali (le categorie di dati trattati, le ragioni di tale trattamento, i loro destinatari nonché il periodo durante il quale vengono conservati). La Commissione ha inoltre la facoltà di adottare norme sul funzionamento della banca dati mediante atti delegati;
- la lieve discrepanza giuridica con la direttiva 2009/100/CE, che consiste in una sovrapposizione del campo di applicazione, è stata eliminata modificando la direttiva 2009/100/CE.

### 4. CONCLUSIONI

Nel complesso, pur cambiando notevolmente la forma del testo, si è conservata la sostanza della proposta iniziale della Commissione sulla sicurezza della navigazione. La Commissione accoglie con favore queste modifiche.

La Commissione può condividere la posizione adottata dal Consiglio e consentire così al Parlamento europeo di adottare il testo definitivo in seconda lettura.