



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 16 giugno 2016
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0302 (COD)**

**7532/2/16
REV 2 ADD 1**

**TRANS 93
MAR 105
CODEC 370
PARLNAT 184**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 16 giugno 2016

I. INTRODUZIONE

1. Il 10 settembre 2013 la Commissione ha trasmesso al Consiglio la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 2006/87/CE¹ del Parlamento europeo e del Consiglio.
2. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere sul pacchetto NAIADES II, che comprende la proposta sui requisiti tecnici, il 21 gennaio 2014. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere sul pacchetto NAIADES II nella plenaria del 30-31 gennaio 2014.
3. Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura sulla proposta il 15 aprile 2014.
4. L'11 giugno 2015 il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" è pervenuto ad un accordo (l'"orientamento generale")² sulla proposta che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.
5. Nelle sue discussioni con il Parlamento europeo, il Consiglio ha tenuto conto delle osservazioni formulate dal Garante europeo della protezione dei dati in seguito all'adozione dell'orientamento generale.
6. Il 17 marzo 2016 è stato raggiunto un accordo con il Parlamento europeo su un testo di compromesso.
7. Il 13 maggio 2016 il Consiglio ha adottato un accordo politico³ sul testo di compromesso.

¹ GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1.

² Cfr. doc. 9008/1/15 TRANS 167 MAR 65 CODEC738 REV 1 + ADD 1 REV 1.

³ Cfr. doc. 7759/1/16 TRANS 101 MAR 110 CODEC 406 + COR 1 + REV 1.

8. Tenendo conto dei suddetti accordi e previa messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura il 16 giugno 2016, secondo la procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

II. OBIETTIVO

9. Obiettivo principale della proposta è quello di riorganizzare le disposizioni della direttiva 2006/87/CE in modo che i meccanismi decisionali siano stabiliti negli articoli e gli allegati contengano soltanto disposizioni tecniche e procedurali.

10. Tale riorganizzazione consentirebbe di migliorare il coordinamento e l'armonizzazione con le disposizioni tecniche e procedurali della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) applicate in forza della convenzione di Mannheim (convenzione riveduta per la navigazione sul Reno).

11. In particolare, si dovrebbe istituire una procedura per l'applicazione delle norme tecniche elaborate dal Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI). Il CESNI è organizzato sotto l'egida della CCNR.

12. Oltre a ridurre gli oneri amministrativi e i ritardi implicati dall'aggiornamento dei requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, si dovrebbe incoraggiare l'utilizzo sicuro delle tecnologie nuove e innovative.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

A. Posizione del Consiglio sugli emendamenti del Parlamento

13. In preparazione dell'orientamento generale, il Consiglio ha esaminato gli emendamenti del Parlamento e li ha ripresi in larga misura nell'orientamento stesso. Per quanto riguarda le modifiche relative all'uso del gas naturale liquefatto (GNL) per la propulsione di navi, il Consiglio non ha potuto accettare gli emendamenti per motivi tecnici. L'elaborazione delle disposizioni tecniche relative al GNL dovrebbe essere effettuata dal CESNI anziché dalla Commissione. Inoltre il CESNI è già riuscito ad includere tali disposizioni nella prima versione della sua norma (ES-TRIN 2015/1). Pertanto gli emendamenti del Parlamento relativi all'utilizzo del GNL in sostanza sono ormai obsoleti, dal momento che il loro obiettivo finale è stato conseguito.

B. Chiarezza legislativa

14. Il Consiglio ha cercato di presentare il testo in modo chiaro e in un ordine logico. Il perseguimento di tale obiettivo si è tradotto in una serie di modifiche redazionali al testo, senza modificare la sostanza delle disposizioni.
15. Il testo è presentato per capitoli tematici, consentendo una comprensione facile e corretta della direttiva.
16. La direttiva non si applica agli Stati membri privi di vie navigabili interne o in cui la navigazione interna non è utilizzata in misura significativa. I destinatari della direttiva sono definiti in un articolo per stabilire in modo chiaro e irrevocabile il campo di applicazione geografico della direttiva, anziché ricorrere a un riferimento indiretto ad esso mediante un allegato.
17. La codificazione della direttiva 2009/100/CE sul reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità rilasciati per le navi della navigazione interna⁴ ha portato ad una situazione di parziale sovrapposizione dei campi di applicazione della direttiva 2009/100/CE e della direttiva 2006/87/CE. Tale contraddizione può essere eliminata apportando una lieve modifica alla direttiva 2009/100/CE.

⁴ GU L 259 del 2.10.2009, pag. 8.

C. *Legami più stretti con i lavori svolti in sede di CESNI e di CCNR*

18. La CCNR ha istituito il CESNI nel giugno 2015 per preparare, fra l'altro, requisiti tecnici per le navi della navigazione interna che possano applicarsi più ampiamente in Europa. I presupposti generali dell'Unione europea e, in particolare, l'applicazione della nuova direttiva proposta sono debitamente presi in considerazione nelle regole di lavoro del CESNI.
19. Con decisione (UE) 2015/2176 del Consiglio⁵, quest'ultimo ha approvato la prima versione della norma tecnica elaborata dal CESNI (ES-TRIN 2015/1). Il CESNI ha adottato la norma il 26 novembre 2015.
20. Si dovrebbe assicurare una rapida applicazione dell'ultima versione della norma CESNI nell'Unione. A tal fine, la Commissione dovrebbe adottare atti delegati senza indebito ritardo per garantire che le nuove disposizioni inizino ad applicarsi contemporaneamente.
21. Inoltre, la direttiva permetterebbe alla Commissione di basarsi sulle competenze tecniche del CESNI per rendere possibile l'applicazione dell'innovazione nella tecnologia delle navi, garantendo nel contempo il livello di sicurezza richiesto.
22. Infine, è inserita una clausola di salvaguardia per tenere conto di situazioni in cui non esistono norme applicabili o in cui il processo decisionale del CESNI cambi e possano essere a rischio gli interessi dell'Unione. In questi casi, la Commissione potrebbe proporre i requisiti tecnici da applicare.

IV. CONCLUSIONE

23. La posizione del Consiglio in prima lettura rispecchia il compromesso concordato tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
24. Tale compromesso è stato confermato dalla lettera che il presidente della commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha indirizzato al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) il 7 aprile 2016.

⁵ GU L 307 del 25.11.2015, pag. 25.

25. La posizione del Consiglio tiene pienamente conto della proposta della Commissione e degli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura. Pertanto, il Consiglio ritiene che la sua posizione in prima lettura rappresenti un risultato equilibrato e che, una volta adottata, la nuova direttiva contribuirebbe in misura significativa ad un trasporto sulle vie navigabili interne più efficiente, dinamico e sicuro in tutta l'Unione europea e oltre. Favorirebbe inoltre l'utilizzo di tecnologie nuove e innovative e la riduzione degli oneri amministrativi.
-