COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.6.2016
COM(2016) 429 final

2013/0302 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil

2013/0302 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil

1. CONTEXTE

Date de la transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil - 10.9.2013 [document COM(2013)622 final – 2013/0302 COD].

Date de l'avis du Comité économique et social européen - 21.1.2014.

Date de l'avis du Comité des régions - 31.1.2014.

Date de la position du Parlement européen en première lecture - 15.4.2014.

Date à laquelle le Conseil a adopté sa position - 13.5.2016.

2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La directive 2006/87/CE établit les prescriptions techniques applicables aux bateaux exploités sur le réseau des voies de navigation intérieure de l'UE. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), quant à elle, a défini des prescriptions techniques pour les bateaux naviguant sur le Rhin dans le cadre de la convention révisée pour la navigation du Rhin. La directive 2006/87/CE a pour objet de garantir la sécurité de la navigation dans des conditions équivalentes à celles mises en place par les règles de la navigation rhénane. La directive vise également à faire en sorte que les certificats de l'Union pour la navigation intérieure, qui attestent que tous les types de bateaux sont pleinement conformes aux prescriptions techniques, soient valables sur l'ensemble des voies navigables de l'UE, y compris le Rhin, et que les certificats rhénans soient valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'UE. En général, les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive intègrent les normes fixées dans le règlement de visite des bateaux du Rhin.

Toutefois, il est difficile d'assurer la cohérence entre les deux régimes juridiques, chacun ayant ses propres règles et procédures. Dans le souci de préserver la sécurité juridique et de mettre en place des conditions de concurrence équitables, il est nécessaire de s'orienter vers un ensemble unique et uniforme de normes techniques.

La motivation principale qui sous-tend la révision de la directive est de simplifier les procédures décisionnelles relatives à l'adoption des normes techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et d'uniformiser les normes techniques prévues aussi bien par l'UE que par la CCNR.

Pour répondre à ces objectifs, la CCNR a, en juin 2015, créé le CESNI (*Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*), un organisme international chargé de rédiger des normes techniques uniformes applicables aux bateaux de navigation intérieure. Il a adopté sa première norme technique pour les bateaux de navigation intérieure en novembre 2015; il est donc possible de faire référence à cette norme dans la directive avant son adoption définitive et sa publication.

La législation de l'UE renverra aux versions ultérieures de la norme technique du CESNI au moyen d'actes délégués.

3. Remarques sur la position du Conseil

La plupart des amendements du Conseil visent à clarifier la directive et à en faciliter la mise en œuvre. Ils se fondent sur une décennie d'expérience dans son application.

Les principaux changements demandés par le Conseil sont les suivants:

- les articles ont été réorganisés en chapitres thématiques, ce qui clarifie le texte. À la demande de la Commission, le Conseil a accepté de ne pas modifier les prescriptions techniques figurant dans les annexes de façon à ce qu'elles renvoient aux normes du CESNI adoptées lors des discussions au sein du Conseil en novembre 2015 (voir plus haut). Le Conseil a transféré certains autres points de procédures précis de l'annexe II vers le dispositif de la directive en sus de ceux déjà transférés dans la proposition de la Commission.
- Le Conseil a saisi l'occasion de mettre à jour la classification des voies de navigation intérieure dans l'annexe I. La Suède ayant inséré sa classification, ses voies navigables relèvent désormais du champ d'application de la directive.
- Le Conseil a également modifié l'article 30, qui désigne les États membres exclus du champ d'application de la directive du fait qu'ils n'ont pas de voies de navigation intérieure ou parce que leurs voies de navigation sont peu utilisées. Les autres États membres relèvent de la directive.
- Les dispositions relatives à la protection des données en lien avec la base de données européenne sur les bateaux (Hull) ont été renforcées conformément à l'avis du contrôleur européen de la protection des données, consulté par la Commission à la demande du Conseil. La directive comprend désormais des éléments essentiels en matière de traitement des données à caractère personnel (les catégories de données traitées, les motifs de ce traitement, les destinataires des données et la période pendant laquelle elles sont conservées). La Commission a de plus été habilitée à adopter des actes délégués pour l'établissement des règles de fonctionnement de la base de données.
- La divergence juridique minime avec la directive 2009/100/CE résultant en un chevauchement des champs d'application est supprimée par la modification de la directive 2009/100/CE.

4. CONCLUSION

Dans l'ensemble, la forme du texte a été modifiée de manière significative, tandis que la proposition initiale de la Commission sur la sécurité de la navigation est restée inchangée sur le fond. La Commission se félicite de ces améliorations.

Elle peut approuver la position adoptée par le Conseil, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture.