Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às embarcações de recreio e às motos de água

[COM(2011) 456 final — 2011/0197 (COD)]

(2012/C 43/07)

Relator: **Miklós PÁSZTOR**

Em 1 e 13 de Setembro de 2011, o Conselho e o Parlamento Europeu, respectivamente, decidiram, nos termos do artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre:

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às embarcações de recreio e às motos de água

COM(2011) 456 final — 2011/0197 (COD).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo, que emitiu parecer em 10 de Novembro de 2011.

Na 476.^a reunião plenária de 7 e 8 de Dezembro de 2011 (sessão de 8 de Dezembro de 2011), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 143 votos a favor, 7 votos contra e 10 abstenções, o seguinte parecer:

1. Recomendações

1.1 O CESE acolhe favoravelmente a proposta de directiva relativa às embarcações de recreio e às motos de água, vendo nela um importante passo em frente para a realização dos objectivos comuns da UE. Mesmo que a directiva em apreço diga respeito a um domínio de importância limitada, a sua entrada em vigor contribuirá para a concretização de vários objectivos horizontais. Pense-se, por exemplo, nos objectivos em matéria de competitividade e emprego da Estratégia Europa 2020. O reforço das normas de protecção ambiental contribuirá para que sejam alcançados os objectivos das estratégias em favor da biodiversidade e da pureza do ar num domínio essencial.

1.2 Para o CESE é particularmente importante que a nova regulamentação reforce a competitividade no sector, não obstante requisitos ambientais mais exigentes. De facto, a adaptação da regulamentação vai ao encontro das expectativas dos mercados mundiais e elimina as desvantagens competitivas. O CESE espera que num número cada vez maior de domínios se desenvolvam sinergias comparáveis entre as exigências de qualidade e a competitividade. Recomenda, portanto, uma cooperação mais estreita com os parceiros transatlânticos para que os parâmetros de qualidade sejam tratados de modo comparável.

1.3 O CESE saúda a intenção da Comissão Europeia de assegurar um funcionamento adequado e sem falhas dos diferentes organismos. Ao mesmo tempo, assinala que a formulação é de tal modo geral que conviria aplicar os mesmos procedimentos e criar os mesmos organismos para qualquer outra mercadoria.

1.4 De um modo geral, o CESE concorda também com os detalhes da proposta de directiva, mas recomenda que se precisem os seguintes pontos:

— importa estabelecer claramente que as normas de segurança e de emissões são válidas para todas as águas e não apenas para os mares;

— as normas de segurança dizem respeito a todos os tipos de embarcações em causa;

— para os pequenos motores poder-se-ia prever um período transitório mais curto;

— no tocante à poluição sonora, haverá que reforçar o controlo europeu das regulamentações locais.

1.5 O CESE gostaria que a União Europeia se esforçasse por desempenhar um papel precursor em matéria de normas e de regulamentação ambientais, dando assim o exemplo ao resto do mundo.

1.6 O CESE espera que a Comissão Europeia, com base na experiência acumulada no âmbito da elaboração da directiva, associe às consultas o maior número possível de grupos e assegure que os questionários estejam disponíveis e possam ser descarregados em todas as línguas dos participantes.

2. Conteúdo essencial da proposta de directiva

2.1 A proposta da Comissão visa introduzir uma dupla modificação das disposições regulamentares da directiva relativa às embarcações de recreio privadas, adoptada em 1994. Trata-se, por um lado, de reforçar os requisitos ambientais e, por outro, de adaptar o quadro legislativo.

2.1.1 A modificação das normas de protecção do ambiente é desejável por dois motivos. Por um lado, devido ao número cada vez maior de embarcações e ao impacto ambiental deste fenómeno. Foram sobretudo as emissões de óxidos de azoto que aumentaram drasticamente, embora se tenha também observado uma maior presença de outros poluentes nas zonas geográficas afectadas. Por outro lado, o facto de as normas europeias de emissões serem menos rigorosas constitui uma desvantagem competitiva no mercado internacional, especialmente em comparação com os Estados Unidos, colocando as exportações da UE numa situação difícil.

2.1.2 Na sequência da adopção do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e da Decisão 768/2008/CE, tem também de ser elaborada uma nova directiva relativa a embarcações de recreio. Uma vez que se trata das obrigações dos operadores económicos, das competências dos organismos de avaliação da conformidade, das autoridades de fiscalização do mercado e da marcação «CE», os regulamentos supramencionados cometem à Comissão a obrigação de harmonizar as regulamentações sectoriais, nomeadamente a fim de eliminar as incertezas associadas às análises de impacto. Tal reforçaria a segurança jurídica em benefício de todas as partes intervenientes.

2.2 A proposta tenta dar definições mais precisas do que as anteriormente existentes no domínio a regulamentar. O conceito de embarcação de recreio e de embarcação privada é especificado, bem como as excepções apropriadas. Os diferentes agentes do mercado são também definidos.

2.3 Além disso, a proposta trata em detalhe os organismos de avaliação da conformidade em matéria de protecção dos consumidores e do ambiente, bem como o seu funcionamento e as suas competências. A proposta permite globalmente às autoridades locais e nacionais utilizar as disposições da directiva como base e, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, ter em conta as potencialidades e as necessidades locais quando da sua aplicação.

2.4 Os anexos à proposta de directiva apresentam os requisitos em matéria de segurança e de saúde, as normas ambientais e outros documentos de procedimentos. Todas essas disposições estão adaptadas às condições de segurança próprias da navegação. As normas relativas às emissões de substâncias nocivas são reforçadas, passando assim a estar alinhadas com as normas comparáveis em vigor nos Estados Unidos.

2.4.1 No entanto, a proposta de directiva não recomenda que se modifiquem os valores-limite em matéria de poluição sonora. Isto explica-se pelo facto de as emissões sonoras resultarem de um conjunto de incidentes difíceis de regulamentar ao nível da União. O papel que cabe às regulamentações locais é aqui especialmente importante.

2.5 Dada a natureza do domínio tratado, a directiva confere à Comissão Europeia o direito de modificar os documentos técnicos e os procedimentos de conformidade relativos às normas ambientais constantes dos anexos, à excepção dos valores-limite. Tal permitirá uma adaptação, com a flexibilidade necessária, às evoluções científicas e técnicas.

2.6 Um aspecto importante da directiva é o facto de ela conceder aos fabricantes e aos distribuidores um período transitório suficientemente longo para se adaptarem à nova regulamentação. De um modo geral, para as normas de emissões, trata-se de um período de três anos a contar da data de entrada em vigor da directiva. O período de adaptação pode ser prolongado por mais três anos para as PME que fabricam e colocam no mercado motores fora de borda de ignição comandada, de potência inferior a 15 quilowatts.

3. Avaliação geral

3.1 A proposta em análise introduz uma nova regulamentação para um sector que engloba 37 000 empresas e 270 000 trabalhadores, que fabrica produtos finais, motores e componentes ⁽¹⁾ e que tem também uma «produção para uso pessoal» que constitui uma forma particular de recreio. De acordo com a definição dada, trata-se aqui de embarcações com casco de 2,5 metros a 24 metros de comprimento, que não asseguram um transporte remunerado de passageiros. Na nova regulamentação, as embarcações equipadas com um motor com um comprimento máximo de 4 metros constituem uma categoria específica, a fim de suprimir as lacunas anteriormente detectadas.

3.2 O CESE congratula-se com os esforços da Comissão no sentido de reforçar, também neste domínio, os requisitos em matéria de protecção do ambiente e dos consumidores, em conformidade com os objectivos globais. Uma coincidência particularmente feliz é que a nova regulamentação, embora reforce as normas ambientais, aumenta a competitividade do sector na medida em que vai ao encontro das expectativas dos mercados mundiais e elimina as desvantagens competitivas. O CESE espera que num número cada vez maior de domínios se desenvolvam sinergias comparáveis entre as exigências de qualidade e a competitividade. Recomenda, portanto, uma cooperação mais estreita com os parceiros transatlânticos no que diz respeito a um tratamento semelhante dos parâmetros de qualidade.

3.3 Se bem que a Comissão se tenha esforçado por ter em conta vários pontos de vista, e nalguns casos tenha sido bem-sucedida, é legítimo perguntar a que entidade geográfica a regulamentação na realidade se aplica. Vários sinais indicam que é a navegação marítima que constitui o domínio visado. Seria preferível que a directiva enunciasse mais claramente que é aplicável às embarcações que podem ser também utilizadas nas vias navegáveis interiores.

3.4 A proposta de directiva trata muito detalhadamente os princípios pelos quais se regem as estruturas institucionais que regulam a conformidade, os seus agentes e as responsabilidades, as competências e as missões destes últimos. O CESE saúda a intenção da Comissão Europeia de assegurar um funcionamento adequado e sem falhas das estruturas institucionais. Considera que, neste aspecto, a proposta de directiva corresponde às expectativas.

3.4.1 Assinala, porém, que o texto está formulado de modo tão geral que extravasa os objectivos de regulamentação dos instrumentos aplicáveis às embarcações de recreio. Na realidade, conviria aplicar os mesmos procedimentos e criar os mesmos organismos para qualquer outra mercadoria. Em matéria de navegação, as disposições básicas encontram-se nos anexos. O CESE considera chegada a altura de adoptar uma regulamentação harmonizada em matéria de protecção dos consumidores que abranja todos os procedimentos e instituições. Deste modo, a regulamentação sectorial teria verdadeiramente em conta aspectos ligados ao sector e esta forma de proceder contribuiria em larga medida para uma maior transparência, clareza e aceitação da legislação europeia.

⁽¹⁾ Produto independente integrado num outro produto, mas também utilizado distintamente.

3.5 O CESE é favorável a que sejam delegados poderes na Comissão para modificar os anexos, na condição de se acautelar o seu direito de dar parecer e de participar nos trabalhos da Comissão neste campo.

3.6 O CESE considera que a Comissão não explorou todas as possibilidades para associar o mais possível todas as partes interessadas à consulta, uma vez que o procedimento de consulta escrita teve lugar apenas em inglês. Espera que, de futuro, a Comissão disponibilize os questionários e preveja a possibilidade de preenchimento dos mesmos em todas as línguas dos participantes.

4. Observações na especialidade

4.1 O CESE aprova as categorias de embarcações definidas, bem como, globalmente, as excepções.

4.1.1 O Comité pergunta-se se não seria também de regulamentar, em certa medida, as emissões das embarcações destinadas à competição, o que se revelaria também muito útil para o desenvolvimento tecnológico. Eventualmente, justificar-se-ia definir níveis de emissões por categorias de desempenho.

4.1.2 Colocam-se também interrogações sobre as embarcações utilizadas para fins comerciais. O CESE considera que as normas de segurança e de emissões são independentes do modo de utilização da embarcação.

4.1.3 O CESE recomenda que a regulamentação também mencione explicitamente as embarcações sem motor, pois os requisitos em matéria de segurança que lhes são aplicáveis são idênticos aos vigentes para as embarcações a motor: mesmo que as soluções técnicas sejam diferentes, isso não tem qualquer influência nas normas.

4.2 O CESE aprova as disposições relativas às emissões de poluentes e apoia a introdução de normas mais exigentes. Contudo, considera importante salientar que, em vez de seguir a tendência de reforço dos requisitos, a União deveria ser precursora neste domínio, de acordo com os compromissos assumidos. Este aspecto deveria ser particularmente realçado nos relatórios de execução, além de que uma das missões do procedimento de comité poderia consistir no estabelecimento de um elo entre a proposta de directiva e as medidas relativas à inovação.

4.3 O CESE considera ainda que o combate à poluição sonora implica regulamentações locais mais exigentes, prevendo-se a possibilidade de controlo à escala europeia, com a participação das partes interessadas da sociedade civil.

4.4 O CESE apoia os períodos transitórios para os agentes do mercado.

4.5 O CESE aprova a proposta relativa aos organismos de avaliação da conformidade e espera que os mesmos não se limitem a agravar a burocracia e exerçam as suas funções eficazmente ao serviço dos consumidores e do ambiente. Relativamente a este tipo de questões, o Comité considera que não bastam a auto-regulação e as actividades dos comités representativos dos agentes económicos em questão, mesmo que seja necessário reforçar o seu papel consultivo neste processo.

4.5.1 Para tal, convém explorar as tecnologias de informação mais recentes, cabendo aqui à Comissão incitar os Estados-Membros.

4.6 O CESE aprova que todas as embarcações abrangidas por esta categoria, incluindo as construídas para uso pessoal, sejam sujeitas aos procedimentos de conformidade.

Bruxelas, 8 de dezembro de 2011

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Staffan NILSSON

ANEXO

ao parecer do Comité Económico e Social Europeu

- a) A proposta de alteração que se segue, e que obteve mais de um quarto dos votos expressos, foi rejeitada durante os debates na plenária (artigo 54.º, n.º 3 do Regimento).

Ponto 1.4

Alterar.

«De um modo geral, o CESE concorda também com os detalhes da proposta de directiva. Recomenda, contudo, precisar os seguintes pontos:

- ~~Importa estabelecer mais claramente que as normas de segurança e de emissões são válidas para todas as águas e não apenas para os mares.~~
- ~~As normas de segurança dizem respeito a todos os tipos de embarcações em causa.~~
- ~~Para os pequenos motores poder-se-ia prever um período transitório mais curto.~~
- No tocante à poluição sonora, haverá que reforçar o controlo europeu das regulamentações locais.»

Justificação

As definições no início da proposta da Comissão (implicitamente), bem como outras secções, por exemplo, sobre as luzes de navegação e o anexo I (explicitamente), estabelecem que as regras devem ser aplicadas em todas as águas.

Resultado da votação

Votos a favor:	69
Votos contra:	78
Abstenções:	13

- b) O texto infra, que fazia parte do parecer da secção, foi suprimido na sequência da aprovação das propostas de alteração pela Assembleia, mas obteve um quarto dos votos expressos.

Ponto 1.3

Alterar.

«O CESE saúda a intenção da Comissão Europeia de assegurar um funcionamento adequado e sem falhas dos diferentes organismos. Ao mesmo tempo, assinala que a formulação é de tal modo geral que conviria aplicar os mesmos procedimentos e criar os mesmos organismos para qualquer outra mercadoria. O CESE considera chegada a altura de adoptar uma regulamentação harmonizada em matéria de protecção dos consumidores que abranja todos esses procedimentos e estruturas institucionais. Deste modo, a regulamentação sectorial teria verdadeiramente em conta aspectos ligados ao sector. Esta forma de proceder contribuiria em larga medida para uma maior transparência, clareza e aceitação da legislação europeia.»

Resultado da votação

Votos a favor:	73
Votos contra:	70
Abstenções:	13

Ponto 4.4

Alterar como segue:

«O CESE apoia os períodos transitórios para os agentes do mercado. Para os pequenos motores, justificar-se-ia eventualmente conceder, no máximo, um período adicional de um ou dois anos, em vez dos três anos propostos.»

Resultado da votação

Votos a favor:	78
Votos contra:	49
Abstenções:	10