



Council of the  
European Union

Brussels, 19 May 2016  
(OR. en, pt)

9218/16

---

---

**Interinstitutional File:**  
2016/0050 (COD)

---

---

TRANS 180  
MAR 150  
CODEC 698  
EDUC 195  
SOC 324  
ETS 34  
MI 358  
INST 227  
PARLNAT 160

#### COVER NOTE

---

From: The Assembly of the Republic of Portugal  
date of receipt: 16 May 2016  
To: General Secretariat of the Council of the European Union

---

Subject: Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the recognition of professional qualifications in inland navigation and repealing Council Directive 96/50/EC and Council Directive 91/672/EEC

- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality<sup>1</sup>

Doc. 6285/16 TRANS 51 MAR 54 CODEC 179 EDUC 35 SOC 85 ETS 4 MI 94 - COM (2016) 82 final

---

Delegations will find attached a copy of the above-mentioned opinion.

---

Encl.:

---

<sup>1</sup> Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20150667.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Assuntos Europeus

Parecer	Autor: Deputada Carla Tavares
Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE do Conselho - COM(2016) 82 final	

1



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Comissão de Assuntos Europeus

#### PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 8 de janeiro de 2013, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a seguinte iniciativa: “Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE do Conselho - **COM(2016) 82 final** .”

#### PARTE II – CONSIDERANDOS

1. O objetivo da presente iniciativa consiste em facilitar a mobilidade laboral no setor do transporte por via navegável, garantido o reconhecimento das qualificações dos trabalhadores desse setor em toda a União Europeia, assentando em 19 anos de experiência de aplicação das Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE, as quais, no entanto, se limitam ao reconhecimento mútuo dos certificados dos condutores de embarcações que operam nas vias navegáveis interiores da União Europeia, com exclusão do Reno.

2. Sendo o transporte por via navegável interior um transporte de baixo custo e de baixo consumo energético, que poderia ser utilizado de forma mais eficaz para apoiar

2



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Comissão de Assuntos Europeus

a eficiência energética, o crescimento e os objetivos de desenvolvimento industrial da União Europeia, acaba por ser essa importante contribuição prejudicada por dificuldades ligadas à mobilidade dos trabalhadores do setor, à escassez de mão-de-obra e à inadequação das competências, as quais persistem apesar das tentativas do setor para resolver esses problemas a nível bilateral e multilateral.

3. Assim sendo, a presente iniciativa propõe que o âmbito de reconhecimento das qualificações profissionais, atualmente limitado aos condutores de embarcação, seja alargado a todos os tripulantes ao serviço em embarcações, incluindo no Reno, dando assim resposta a aspirações antigas, quer do setor quer dos Estados-Membros, no sentido da revisão do atual quadro jurídico, considerado obsoleto, procedendo-se à sua substituição por um quadro mais moderno, centrado no reconhecimento de competências, em consonância com a abordagem adotada por outros modos de transporte, no que ao reconhecimento de qualificações se refere.

4. Por último, importa referir que, atendendo ao seu objeto, a iniciativa em apreço, foi remetida à Comissão de Economia e Obras Públicas e à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores que a analisaram tendo aprovado os respetivos Relatórios, os quais refletem o conteúdo da iniciativa com rigor e detalhe e, por conseguinte, se subscrevem na íntegra e anexam ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante. Deste modo, evita-se uma repetição de análise e consequente redundância.

#### ***a) Da Base Jurídica***

A base jurídica em que assenta a presente iniciativa é o artigo 91.º, n.º 1 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Comissão de Assuntos Europeus

#### ***b) Do Princípio da Subsidiariedade***

A presente iniciativa justifica-se na medida em que os objetivos da ação proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros de forma isolada, porquanto todos os aspetos do transporte de mercadorias na rede de vias navegáveis interiores são, de uma forma geral, transnacionais.

Acresce que as diferenças existentes na legislação nacional dos Estados-membros comprometem o funcionamento do mercado interno de mercadorias e de trabalhadores.

Deste modo, sem uma ação por parte da UE, a conclusão e utilização de forma eficiente da rede transeuropeia de transportes ficaria em risco, e os investimentos dos fundos da UE na rede de transportes por via navegável interior não poderiam ter resultados otimizados.

Com efeito, as divergências existentes nos regimes jurídicos relativos às qualificações dos profissionais do setor dos transportes por via navegável interior da UE não poderiam ser totalmente resolvidas individualmente pelos Estados-Membros, nem pelo próprio setor, ainda que por convenções internacionais.

Assim, pode concluir-se que o Princípio da Subsidiariedade é respeitado.

#### **PARTE III – PARECER**

Em face dos considerandos expostos e atento os Relatórios das comissões competentes, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo que visa alcançar será mais eficazmente atingido através da ação da União Europeia;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Assuntos Europeus

2. No que concerne à presente iniciativa o processo de escrutínio está concluído, não se vislumbrando a necessidade de acompanhamento futuro.

Palácio de S. Bento, 16 de Maio de 2016

A Deputada Autora do Parecer

FRANCISCA PAREIRA

(Carla Tavares)

A Presidente da Comissão

(Regina Bastos)



COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

---

**Relatório da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas**

Com (2016) 82 – Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho

**Autor:** Deputado

António Cardoso (PS)

---

*“Proposta de Diretiva do Parlamento e do Conselho relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 31/672/CEE do Conselho”*



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

---

**INDICE**

**PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA**

**PARTE II – CONSIDERANDOS**

**PARTE III - CONCLUSÕES**





COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

---

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, foi submetida em 23 de março de 2016 a “*Proposta de Diretiva do Parlamento e do Conselho relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 31/672/CEE do Conselho*”, iniciativa de escrutínio da Subsidiariedade e que foi distribuída à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, no dia 31 de março, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente relatório.

**PARTE II – CONSIDERANDOS**

➤ **Objetivo**

Esta iniciativa, ora em apreciação, pretende facilitar a mobilidade laboral no setor do transporte por via navegável interior, garantindo o reconhecimento das qualificações dos trabalhadores do setor dentro do espaço da União. Resulta da aplicação e da experiência de 19 anos das Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE que, contudo, se limitam ao reconhecimento mútuo dos certificados dos condutores de embarcações que operam nas vias navegáveis interiores da UE, que não o Reno.

O transporte por via navegável interior é um modo de transporte economizador de custos, sendo que acrescenta um baixo consumo energético e dispõe de muita capacidade não utilizada para apoiar os objetivos de eficiência energética, crescimento e desenvolvimento industrial da UE.

Constata-se, contudo, que a contribuição deste setor para os objetivos políticos da UE é prejudicada por dificuldades em termos de mobilidade laboral, escassez de mão-de-obra e inadequação de competências.

➤ **Principais aspetos**

Os atuais quadros jurídicos e organizacionais existentes demonstraram ser um obstáculo significativo para a resolução destes problemas. Torna-se por isso necessário proceder à criação de um novo quadro regulamentar, assente no recentemente criado CESNI (Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior), que alargará o âmbito de aplicação do quadro jurídico da UE, a fim de incluir o Reno, que representa 67 % do total do transporte por via navegável interior, e estabelecerá regras para um acesso à profissão justo, seguro e baseado em competências.

É essencial reforçar o mercado interno de transporte por via navegável interior da UE, a fim de melhorar a eficiência energética dos transportes, desenvolver a base industrial da UE e garantir o bom funcionamento da rede RTE-T.

Apesar de alguns esforços que foram desenvolvidos pelo setor para a resolução de problemas a nível bilateral e multilateral, subsistem ainda dificuldades ao pleno contributo da navegação interior para a melhoria da eficiência da logística multimodal.

A experiência de tantos anos de aplicação das Diretivas, anteriormente identificadas, permitiu concluir por dois fatores determinantes na origem dos problemas, a saber:

- 1) As dificuldades que os trabalhadores enfrentam no reconhecimento mútuo das qualificações profissionais;
- 2) os requisitos de conhecimento de situações específicas podem criar obstáculos desnecessários à mobilidade dos trabalhadores. Prevê-se que estes problemas e fatores determinantes continuem a marcar presença no período de 2030-2050.

Foram assim consideradas três opções políticas para tentar resolver os problemas identificados:

- A) Cenário de base;
- B) Iniciativas tomadas pelo setor, com o apoio da UE;
- C) Reconhecimento das qualificações profissionais com base em requisitos mínimos para as competências dos marinheiros e condutores de embarcações, diferenciado em duas subopções: C1, com normas para os exames realizados pelos institutos de ensino e formação, e C2, sem normas para os exames realizados pelos institutos de ensino e formação.

---

Tendo em conta a sua eficácia, eficiência e coerência, a opção C é preferível às opções A e B, e dentro da Opção C verificou-se que a subopção C1 é considerada ligeiramente mais eficaz e eficiente do que a subopção C2.

O relatório de avaliação de impacto deixa ao critério dos responsáveis políticos, que integram o Colégio de Comissários, a decisão sobre a subopção preferida no âmbito da opção C.

Constata-se que a opção preferida e as suas duas subopções estão em consonância com as opiniões das partes interessadas expressas na consulta pública em linha e no Grupo de Peritos (CEG).

As partes interessadas mostraram um elevado nível de apoio à adoção de medidas regulamentares de harmonização dos requisitos profissionais, qualificações e exames, ao passo que a introdução de medidas voluntárias recebeu um apoio muito menor. Ao invés, verificou-se que as opções «deixar a iniciativa a cargo do setor» ou «manter o *status quo*» não colheram qualquer apoio.

A opção C melhora a mobilidade dos trabalhadores, em especial no Reno, através do reconhecimento das qualificações dos condutores de embarcação e dos trabalhadores operacionais.

*Cerca de 15 % dos titulares de certificados UE de condução de embarcação - que estão atualmente excluídos da navegação no Reno, poderão ter o seu certificado UE reconhecido automaticamente no Reno. Acresce que os condutores de embarcação, que já navegam no Reno ao abrigo dos acordos bilaterais da CCNR, poderão gozar de vantagens, dado que as limitações inerentes a estes acordos desaparecem<sup>1</sup>.*

*O estabelecimento de critérios da UE em termos de relevância do conhecimento de situações específicas e a possibilidade de os condutores de embarcação realizarem exames nesses domínios no seu próprio país promoverão ainda mais a mobilidade. O impacto positivo para os trabalhadores operacionais, que são o dobro dos condutores de embarcação, é ainda mais significativo. Deixarão de ser colocados numa categoria inferior devido ao não-reconhecimento das suas qualificações.*

O novo afluxo de tripulantes qualificados reforçará a segurança (com benefícios estimados em 190 milhões de EUR até 2050) e contribuirá decisivamente para a melhoria da qualidade e a atratividade do emprego devido às condições de segurança, à maior autonomia no trabalho e às perspetivas de

---

<sup>1</sup> Por exemplo, os condutores de embarcações de todos os Estados-Membros com exceção da Alemanha (dez mil condutores de embarcações no total) devem satisfazer condições adicionais para o reconhecimento do seu certificado de condução de embarcações.



COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

---

progressão na carreira (com complementos de salário para os trabalhadores estimados em 50 mil milhões de EUR até 2050).

Os efeitos indiretos do reforço do mercado de trabalho no setor da navegação interior, no espaço da União Europeia, são naturalmente muito significativos. Com a eliminação de um dos obstáculos ao desenvolvimento do transporte por via navegável interior, aumentará a eficiência da logística multimodal – fator de competitividade importante para as indústrias da UE – apoiando-se, desta forma, o desenvolvimento da base industrial.

*Do ponto de vista financeiro, e face às alterações que serão introduzidas, resulta desde já a identificação que a opção C exigirá custos de investimento pontuais, estimados em 8 milhões de EUR para a subopção C1 (exclusivamente a cargo do setor público) e em 5,6 milhões de EUR para a subopção C2 (a cargo do setor público e dos institutos de formação de transportes por via navegável interior). Os principais custos resultam da necessidade de introdução do exame prático ao nível da condução de embarcações, caso ainda não exista, e na subopção C1, dos ajustamentos que os institutos de formação têm de fazer. As vantagens em termos de poupanças a nível administrativo (13,2 milhões de EUR até 2050 devido à frequência dos novos exames médicos preventivos) deveriam, por si só, já compensar os custos administrativos recorrentes (6 milhões de EUR para a subopção C1 e 8 milhões de EUR para a subopção C2). Estes custos resultam da necessidade de exame de competências obrigatório para marinheiros e condutores de embarcação, caso ainda não exista, e no caso da subopção C1, ao sistema de reconhecimento/acreditação dos programas de exames realizados pelos institutos de formação.*

*A subopção C1 seria menos onerosa do que a subopção C2 em termos globais, mas mais onerosa para o setor público e menos dispendiosa para o setor privado (devido à isenção de prestação de provas administrativas por parte dos trabalhadores com formação reconhecida).*

Outra vantagem da opção escolhida, e tendo em conta os principais problemas da União, é a previsão de que esta medida possa vir a gerar mais emprego uma vez que incentiva a mobilidade profissional em todas as regiões da Europa.

Por fim, constata-se que estes custos incidirão sobre todas as PME e micro empresas que operam neste setor.



COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

---

➤ **Princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade**

Trata-se de uma Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que, de acordo com a apreciação efetuada e face aos normativos do Tratado, respeita os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade.

Na verdade, a diretiva constitui o instrumento mais adequado para estabelecer um sistema harmonizado e eficaz de reconhecimento das qualificações profissionais no setor da navegação interior, acrescentando a vantagem da proposta não alterar o tipo de instrumento utilizado anteriormente.

**PARTE III – CONCLUSÕES**

Em face do exposto, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas conclui:

1. A presente proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho cumpre com o princípio da subsidiariedade e da proporcionalidade;
2. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento,
3. A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

Palácio de S. Bento, 20 de abril de 2016

**O Deputado Autor do Relatório**

*(António Cardoso)*

**O Presidente da Comissão**

*(Helder Amaral)*



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho*

**RELATÓRIO E PARECER SOBRE A PROPOSTA DE DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVA AO RECONHECIMENTO DAS QUALIFICAÇÕES PROFISSIONAIS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR E QUE REVOGA AS DIRETIVAS 96/50/CE DO CONSELHO [COM(2016)82] + SWD(2016)35 E SWD(2016)36**

*Capítulo I*  
**INTRODUÇÃO**

---

A Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer, na sequência do solicitado por Sua Excelência a Presidente da Assembleia Legislativa, sobre a proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE do Conselho [COM(2016)82] + SWD(2016)35 e SWD(2016)36.

A mencionada Comunicação deu entrada na Assembleia Legislativa no passado dia 31 de março, tendo sido enviado à Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho para apreciação, relato e emissão de parecer.

*Capítulo II*  
**ENQUADRAMENTO JURÍDICO**

---

A apreciação da presente Comunicação decorre do direito de audição da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores previsto no n.º 2 do artigo 229º da Constituição da República Portuguesa (CRP) e, no caso em apreço, no n.º 4 do artigo 3º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio.

A Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, dispõe no âmbito do “acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia” que, quando esteja em causa matéria da competência das Assembleias



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho*

Legislativas das Regiões Autónomas, deverão estas ser “consultadas em tempo útil” pela Assembleia da República, tendo em vista o respeito pelo princípio da subsidiariedade (n.º 4 do artigo 3.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio de 2012).

A norma supra referida concretiza a alínea v) do n.º 1 do artigo 227.º da CRP, pois as regiões autónomas têm poderes para “pronunciar-se, por sua iniciativa ou sob consulta dos órgãos de soberania, sobre as questões da competência destes que lhes digam respeito, bem como, em matérias do seu interesse específico, na definição das posições do Estado Português no âmbito do processo de construção europeia”.

Também o n.º 1 e alínea c) do n.º 2 do artigo 122.º do Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA) determina este direito de participação e audição da Região nos processos de formação da vontade do Estado Português no âmbito da construção europeia quando estejam em causa matérias que lhes digam respeito, as quais estão previstas – no que respeita à participação da Região na política externa da República – no n.º 2 do artigo 121.º do EPARAA.

*Capítulo III*

**CONCLUSÕES DERIVADAS DA APRECIÇÃO DA SUBSTÂNCIA**

A nível de apreciação da substância da iniciativa e das implicações que a mesma possa ter para Portugal, conclui-se o seguinte:

- 1) Consideram-se verificados os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade;
- 2) A iniciativa visa promover um “mercado interno” mais aprofundado e mais equitativo”, em aproveitamento das vias fluviais disponíveis, contribuindo para meios com um maior rácio qualidade/preço, tendo também como objetivo um aumento do emprego, através de um incremento de mobilidade laboral;
- 3) A iniciativa contribui para uma desburocratização do reconhecimento mútuo de qualificações profissionais nos que aos trabalhadores das embarcações comerciais fluviais respeita, bem como o reconhecimento mútuo dos programas de formação aprovados;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho*

- 4) A substância da iniciativa refere-se ao grande comércio que possa ser desenvolvido a nível fluvial, de comunicação entre países da União Europeia;
- 5) A iniciativa foi construída tendo sido ouvidas as partes interessadas;
- 6) O comércio fluvial em Portugal tem-se remetido, na sua maior parte, ao papel desenvolvido por companhias de navegação fluvial turística;
- 7) A maior parte dos rios em Portugal não reúne condições para o grande comércio fluvial, devido ao seu regime irregular e ao seu baixo caudal;
- 8) A iniciativa não cai no âmbito de reserva da Assembleia da República;
- 9) Não se afigura prejuízo para Portugal com a aprovação da iniciativa.

*Capítulo IV*

**SÍNTESE DAS POSIÇÕES DOS DEPUTADOS**

---

O **Grupo Parlamentar do PS** indica subscrever as conclusões constantes do Relatório. Manifesta ainda que deve ser, em todo o momento, incrementada a promoção do princípio da subsidiariedade nas relações entre os Estados-Membros e a União Europeia. Mais afirma que, para que sejam reforçadas as posições do Estado Português, devem as Assembleias Legislativas das Regiões Autónomas ser mais frequentemente consultadas sobre as questões emanadas das instâncias europeias.

O **Grupo Parlamentar do PSD** abstém-se de manifestar posição, considerando que a matéria em apreço não tem aplicação direta na Região Autónoma dos Açores.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** e a **Representação Parlamentar do PCP** não se manifestaram.

Nos termos do n.º 4 do artigo 195.º do Regimento da Assembleia Legislativa, a Comissão promoveu, ainda, a consulta às **Representações Parlamentares do BE** e do **PPM**, que não se manifestaram.





ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho*

*Capítulo V*

**CONCLUSÕES E PARECER**

---

Com base na apreciação efetuada, a Comissão dos Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho deliberou, por maioria, com os votos a favor do PS e a abstenção do PSD, dar parecer favorável sobre a proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 96/50/CE e 91/672/CEE do Conselho [COM(2016)82] + SWD(2016)35 e SWD(2016)36.

Ponta Delgada, 19 de abril de 2016

A Relatora,

*Marta Couto*

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

O Presidente,

*Francisco Coelho*