



Requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna

A.G. 31

4 luglio 2018

Informazioni sugli atti di riferimento

Natura atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo:	31	
Titolo:	Attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 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	
Norma di riferimento:	articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163	
Relazione tecnica (RT):	presente	
	SENATO	CAMERA
Commissione competente :	8ª (Lavori pubblici)	IX (Trasporti)

Finalità

Lo schema di decreto legislativo – adottato in attuazione della delega contenuta all'articolo 1, della legge n. 163/2017 – reca attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, modifica la direttiva 2009/100/CE, relativa al reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità interna ed abroga la direttiva 2006/87/CE.

L'[articolo 1 della legge n. 163/2017](#) delega il Governo ad adottare, secondo i termini, le procedure, i principi e i criteri direttivi di cui agli [articoli 31 e 32 della legge 234/2012](#) (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'UE) i decreti legislativi per l'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A della medesima (la direttiva in riferimento è indicata al punto n. 19, dell'allegato A) ([comma 1](#)). Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica, affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari ([comma 2](#)). Eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del "fondo per il recepimento della normativa europea" previsto dall'[articolo 41-bis della legge 234/2012](#). Qualora la dotazione del predetto fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'[articolo 17, comma 2, della legge n. 196/2009](#). Gli schemi dei predetti decreti legislativi sono, in ogni caso, sottoposti anche al parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, ai sensi dell'articolo 31, comma 4, della legge n. 234/2012 ([comma 3](#)). La legge n. 163/2017, ai fini dell'attuazione della direttiva in riferimento, non individua ulteriori specifici principi e criteri direttivi.

Alla norma di delega contenuta all'articolo 1, non sono stati ascritti effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica. La relazione tecnica alla legge delega, da una parte, esclude l'insorgenza di nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato e, dall'altra, rileva la complessità di determinare – prima della effettiva stesura degli schemi di decreto legislativo di recepimento delle direttive UE – se da alcune delle norme necessarie all'adempimento degli obblighi contenuti nelle singole direttive possano o meno derivare maggiori spese o minori entrate a carico del bilancio dello Stato. La relazione tecnica precisa, inoltre, che in relazione agli oneri per prestazioni e per controlli da eseguire in attuazione delle direttive e alle relative tariffe, si applica l'[articolo 30, commi 4 e 5, della legge n. 234/2012](#), in quanto legge di sistema per l'attuazione della normativa europea. Si rammenta che le disposizioni richiamate prevedono che gli oneri relativi a prestazioni e a controlli da eseguire da parte di uffici pubblici, ai fini dell'attuazione delle disposizioni UE di cui alla legge di delegazione europea e alla legge europea per l'anno di riferimento, sono posti a carico dei soggetti interessati, ove ciò non risulti in contrasto con la disciplina dell'Unione europea, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso. Le tariffe in oggetto sono predeterminate e pubbliche ([articolo 30, comma 4](#)). Inoltre è stabilito che le entrate derivanti dalle tariffe così determinate sono attribuite, nei limiti previsti dalla legislazione vigente, alle amministrazioni che effettuano le prestazioni e i controlli, mediante riassegnazione ai sensi del DPR n. 469/1999 (Regolamento recante norme di semplificazione del procedimento per il versamento di somme all'entrata e la riassegnazione alle unità previsionali di base per la spesa del bilancio dello Stato, con particolare riferimento ai finanziamenti dell'Unione europea) ([articolo 30, comma 5](#)).

Lo schema di decreto legislativo in esame, composto di 26 articoli e di nove Allegati, è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni e degli Allegati dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica [vedi tabella]. Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

Verifica delle quantificazioni

Disposizioni e Allegati dello schema di decreto legislativo che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
<p>Articoli 1-4: individuano le finalità del provvedimento (<u>articolo 1</u>) e definiscono il suo ambito di applicazione (<u>articolo 2</u>). Inoltre, vengono riportate le definizioni da utilizzare ai fini del provvedimento in esame. In particolare vengono individuati i soggetti incaricati di applicare le norme di sicurezza, indicando a tal fine come "amministrazione" il Ministero delle infrastrutture e come "autorità competenti" gli uffici della motorizzazione civile (<u>articolo 3</u>). Vengono, quindi, individuate le funzioni e le attività attribuite all'amministrazione consistenti nell'attuazione della normativa in materia di accertamento, certificazione e ispezione e nell'attività di coordinamento, indirizzo e controllo in materia di navigazione interna. L'amministrazione è responsabile inoltre della trasmissione di documentazione, informazioni e dati alla Commissione europea (<u>articolo 4</u>).</p>	<p>La relazione tecnica afferma che il provvedimento, in aderenza a quanto previsto dalla clausola di invarianza finanziaria di cui all'art. 24 (Cfr. <i>infra</i>), <u>non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica</u> e che gli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2016/1629/UE comportano l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.</p> <p>Con riguardo agli <u>articoli da 1 a 3</u>, la relazione tecnica precisa che questi hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p> <p>Con riferimento all'<u>articolo 4</u>, viene ribadita la neutralità finanziaria del provvedimento, precisando che il complesso delle attività ispettive condotte sulle unità navali della navigazione interna, svolte con l'impiego di personale civile del Ministero delle infrastrutture, è riconducibile nel quadro delle funzioni e delle attività di istituto già svolte a legislazione vigente ai sensi del D.lgs. n. 22/2009 - che in attuazione della direttiva 2006/87/CE, fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna - e sono condotte dagli uffici della motorizzazione civile con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La relazione tecnica specifica che le risorse utilizzabili per l'attività in questione, già esistenti in bilancio sul cap. 1625 (Tab. 10 Ministero infrastrutture-Spese per acquisto di beni e servizi - piano gestionale 1 – Missioni all'interno) ammontano ad euro 3.962 per il 2018 e a euro 4.026 a decorrere dal 2019.</p>
<p>Articoli 5-6: prevedono che le unità navali addette alla navigazione interna rispettino i criteri di conformità fissati dal provvedimento e che tale conformità sia attestata dai certificati europei della navigazione interna di cui agli artt. 8, 9 e 12 (<u>articolo 5</u>).</p> <p>Viene previsto (<u>articolo 6</u>) che gli uffici della motorizzazione civile indicati dall'Allegato VI (Milano, Mantova, Venezia e Roma) effettuino, tramite le <u>commissioni territoriali della navigazione interna</u> di cui all'articolo 7, le visite tecniche alle unità navali addette alla navigazione interna. Si</p>	<p>La relazione tecnica afferma che la norma di cui all'<u>articolo 5</u> ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. In merito all'<u>articolo 6</u> la relazione tecnica afferma che le visite tecniche alle unità navali addette alla navigazione interna sono poste a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante, tramite la fissazione di tariffe basate sul costo effettivo del servizio [cfr. art. 23]. Con riferimento alla predisposizione delle specifiche tariffe, calcolate sulla base del criterio di <u>copertura del costo</u></p>

<p>rinvia ad un decreto ministeriale la definizione della disciplina, delle procedure e delle modalità di accertamento e rilascio dei certificati previsti ai successivi articoli 8, 9 e 12.</p>	<p><u>effettivo del servizio</u> per lo svolgimento delle visite tecniche, la relazione tecnica conferma l'idoneità del meccanismo tariffario a fornire effettiva copertura ai costi complessivi indicati, anche sotto il profilo dell'allineamento temporale fra uscite ed entrate, dal momento che le attività poste a carico degli uffici della motorizzazione civile sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte dei proprietari, armatori o dei loro rappresentanti. Pertanto, anche l'articolo 6 non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p>
<p>Articolo 7: prevede l'istituzione con decreto ministeriale, presso gli uffici della motorizzazione civile indicati dall'Allegato VI (Milano, Mantova, Venezia e Roma), della Commissione territoriale della navigazione interna. Questa è incaricata di effettuare le visite tecniche finalizzate al rilascio dei certificati da parte delle autorità competenti. La Commissione, presieduta dal direttore dell'Ufficio della motorizzazione civile competente territorialmente o da un funzionario dallo stesso delegato, è composta da un funzionario dell'ufficio della motorizzazione civile, da un ingegnere o da un perito esperti in materia e da un capitano autorizzato. Le funzioni di segreteria sono svolte dal personale dell'ufficio della motorizzazione civile competente territorialmente. I componenti durano in carica tre anni, possono essere riconfermati e per ciascun componente è nominato un supplente.</p> <p>La commissione può avvalersi del supporto tecnico scientifico di esperti, che forniscono contributi su questioni tecniche, scientifiche e giuridiche (<u>comma 6</u>). Ai componenti della Commissione territoriale spetta esclusivamente un rimborso spese, da determinare, ai sensi del decreto previsto all'articolo 23, comma 3 (<u>comma 7</u>).</p>	<p>La relazione tecnica afferma che le attività delle Commissioni si concretizzano nell'effettuazione delle visite alle unità navali al fine di verificarne la conformità ai requisiti tecnici previsti. La relazione tecnica precisa che sono previste quattro Commissioni di ispezione sul territorio nazionale, come specificato nell'allegato VI dello schema di decreto, le cui spese sono poste a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante, tramite la fissazione delle tariffe di cui al citato articolo 23, comma 3. Le attività poste a carico delle commissioni, infatti, sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte dei proprietari, armatori o dei loro rappresentanti, sia della tariffa, sia dell'onere connesso alla partecipazione di eventuali esperti di cui al comma 6, secondo le vigenti tabelle relative agli oneri professionali. Ai componenti delle Commissioni, ai sensi del comma 7, non spettano, ad eccezione di tale rimborso spese, gettoni di presenza, indennità o altri emolumenti comunque qualificati. Le attività della segreteria delle commissioni sono svolte dal personale dell'ufficio della motorizzazione civile territorialmente competente, nell'ambito degli stanziamenti per stipendi e assegni fissi per il personale già assegnati, cui si provvederà nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La relazione tecnica precisa, infatti, che le attività poste a carico dell'amministrazione per l'espletamento delle attività delle commissioni sono attività istituzionali già ordinariamente svolte e ricomprese nelle attività di ispezione al naviglio delle acque interne, previste dal D.lgs. n. 22/2009. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p>
<p>Articoli da 8 a 16: disciplinano le attività di certificazione previste in capo ai quattro Uffici della motorizzazione civile di cui all'Allegato VI.</p> <p>In particolare, l'<u>articolo 8</u> disciplina il rilascio e il rinnovo del certificato europeo della navigazione interna per le unità navali che risultino conformi ai requisiti tecnici richiesti. Si prevede, inoltre, il rilascio di un certificato supplementare, sostitutivo</p>	<p>La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle norme e precisa che gli oneri relativi alle attività di certificazione degli Uffici della motorizzazione civile sono a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante, sulla base di tariffe disposte con decreto ministeriale, previsto al successivo articolo 23, comma 3 del decreto in esame. Nel decreto le</p>

di quello di cui all'articolo 8, in favore delle unità navali munite di certificato rilasciato ai sensi della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno (articolo 9). Ai fini del rilascio della certificazione europea della navigazione interna, viene prevista l'applicazione di requisiti tecnici ridotti per le unità navali operanti esclusivamente su vie navigabili interne nazionali (articolo 10).

Vengono, quindi, disciplinati il rilascio di un certificato provvisorio in specifici casi indicati dalla disposizione (articolo 12) e dettate particolari prescrizioni in caso di sostituzione del certificato (articolo 13), di rifiuto di rilascio o di rinnovo dello stesso (articolo 14), nonché in materia di riconoscimento dei certificati di navigabilità interna emessi da Paesi terzi (articolo 15).

Viene, inoltre, previsto che i summenzionati Uffici della motorizzazione civile detengano un registro di tutti i certificati rilasciati o rinnovati ai sensi del provvedimento in esame (articolo 16).

tariffe sono fissate sulla base del costo effettivo del servizio reso e ne vengono determinate le modalità di versamento e di adeguamento biennale. La relazione tecnica evidenzia, inoltre, che le attività di certificazione previste dalle norme sono già disciplinate dalle disposizioni del D.lgs. n. 22/2009 e sono già ordinariamente svolte dagli Uffici della motorizzazione civile. Attualmente, gli Uffici della motorizzazione civile applicano le tariffe previste nella tabella 3, allegata alla legge n. 870/1986, modificata, da ultimo, dal DM 5 ottobre 2015. Le disposizioni, pertanto, sono ad invarianza di effetti sui saldi di finanza pubblica e non comportano, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito agli oneri relativi all'istituzione del registro delle attività di certificazione, di cui all'articolo 16, la relazione tecnica riporta a seguire le risorse utilizzabili per l'attività in questione. Cap. 1676 (Tab. 10 Ministero infrastrutture-Spese per la gestione ed il funzionamento del sistema informativo-piano gestionale 13.09–Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne): euro 1.471 per il 2018 e euro 1.495 a decorrere dal 2019.

Con riguardo particolare agli articoli 10 e 11 viene, inoltre, precisato che questi hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 17: prevede l'assegnazione a ogni unità navale di un numero unico europeo di identificazione delle navi (ENI). Il numero è attribuito dall'autorità competente e inserito nei certificati della navigazione interna, al momento del rilascio di questi ultimi.

La relazione tecnica afferma che l'attività descritta nella norma rientra nell'ambito delle attività di certificazione. Gli oneri relativi alle attività di assegnazione del numero da parte degli Uffici della motorizzazione civile sono, pertanto, a totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante. A riguardo la relazione tecnica ribadisce in termini pressoché identici quanto già evidenziato con riferimento alle attività di certificazione di cui agli articoli da 8 a 16 (Cfr. *supra*) ed afferma che la disposizione, pertanto, è a invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 18: prevede che gli Uffici della motorizzazione civile di cui all'Allegato VI, in quanto autorità competenti, inseriscano nella Banca dati europea degli scafi (EHDB) le informazioni e la documentazione, specificamente indicate dalla norma, relative alle unità navali (commi 1 e 2). L'accesso alla Banca dati è consentito agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria delle Forze di Polizia di cui all'art. 16 della legge n. 121/1981 e agli ufficiali di pubblica sicurezza per il tramite del centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della medesima legge, nonché agli ufficiali e agli agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto (comma 3). Viene demandata all'adozione di un

La relazione tecnica ribadisce il contenuto della norma e precisa che la Banca dati europea degli scafi (EHDB) è istituita presso la Commissione europea. Per le attività descritte nella norma in esame (commi 2-3) la relazione tecnica afferma che verrà utilizzata un'ordinaria connessione internet, con accesso al sistema da remoto utilizzando le specifiche credenziali. Inoltre, la relazione tecnica sottolinea come l'accesso ai dati e alle informazioni contenuti nella banca dati europea degli scafi avverrà senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto non sono previste necessità tecniche e interventi riguardanti la connessione con i sistemi delle Forze di polizia e del Corpo delle Capitanerie di porto. Pertanto,

<p>decreto interministeriale la definizione dell'organizzazione, della disciplina e delle modalità di tenuta e gestione dei dati relativi all'accesso alla banca europea degli scafi (<u>comma 5</u>).</p>	<p>l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente già in grado di supportare attività d'istituto ben più complesse.</p>
<p>Articolo 19: disciplina gli organismi di classificazione che svolgono compiti di controllo tecnico sui natanti rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, anche finalizzati al rilascio dei certificati di cui agli articoli 8, 9 e 12 (<u>commi 1-2</u>). Tali organismi agiscono sulla base di un'autorizzazione del Ministero delle infrastrutture che verifica che questi posseggano i requisiti a tal fine prescritti dall'Allegato IX e che svolgano efficacemente i compiti per cui sono stati autorizzati (<u>commi 3-6</u>). Gli organismi di classificazione già riconosciuti, anteriormente al 6 ottobre 2016, in conformità della direttiva n. 2006/87 CE sono riconosciuti anche ai sensi del provvedimento in esame (<u>comma 16</u>).</p>	<p>La relazione tecnica afferma che la disposizione non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri relativi alle attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza sugli organismi di classificazione di cui all'articolo 19 sono a totale carico dei medesimi organismi la fissazione delle tariffe sulla base del costo effettivo del servizio reso. La relazione tecnica, ribadisce, quanto già in precedenza affermato, che si tratta, comunque, per lo più di attività discendenti dalle disposizioni di cui al D.lgs. n. 22/2009 (articolo 8 e allegato VII) e, pertanto, già ordinariamente svolte dagli uffici della motorizzazione civile.</p>
<p>Articolo 20: disciplina le attività di vigilanza ed ispezione, da parte degli Uffici della motorizzazione civile di cui all'allegato VI, sulla rispondenza delle unità navali, dei galleggianti e degli impianti galleggianti alle disposizioni del provvedimento in esame in materia di navigazione interna.</p>	<p>La relazione tecnica ribadisce quanto già rappresentato in merito all'articolo 4, ed evidenzia come dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri, con riguardo, rispettivamente, a personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Ministero delle infrastrutture, con particolare riguardo agli Uffici della motorizzazione civile. Le attività ispettive condotte nei confronti delle unità navali della navigazione interna, svolte, con l'impiego di personale civile dipendente dal Ministero delle infrastrutture in possesso di requisiti professionali richiesti costituiscono una funzione ordinariamente già eseguita nel quadro delle attività di istituto condotte dagli uffici della motorizzazione civile (articolo 15 del D.lgs. n. 22/2009), con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili.</p>
<p>Articolo 22: reca la disciplina sanzionatoria applicabile in caso di mancato rispetto degli obblighi previsti dalle norme del provvedimento in esame a carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale o del loro rappresentante (<u>commi 1-9</u>).</p> <p>In particolare, rispetto alla vigente normativa, sono previste le seguenti ulteriori sanzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, che viola gli obblighi di cui agli articoli 2.03, comma 1, lett. a) (modalità di presentazione dell'unità navale e condotta da tenere nel corso delle attività di ispezione, vigilanza e controllo) e 2.07, comma 1 (obbligo di comunicazione all'autorità competente delle modifiche intervenute agli elementi identificativi dell'unità navale) dell'Allegato V, è punito con una sanzione amministrativa da 516,00 euro a 1.548,00 	<p>La relazione tecnica afferma che l'impianto sanzionatorio del presente articolo, ad eccezione di quanto prescritto ai <u>commi 6 e 7</u>, richiama il contenuto dell'articolo 19 del D.lgs. n. 22/2009. In particolare, sulle disposizioni contenute ai <u>commi 1-9</u>, non mutano gli importi sanzionatori, previsti a normativa vigente. Pertanto, siffatte disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico della finanza pubblica.</p> <p>Relativamente ai <u>commi 6 e 7</u>, la relazione tecnica evidenzia che tali disposizioni introducono nuove sanzioni pecuniarie e, pertanto, non comportano minori entrate e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, potendo, al contrario, determinare eventuali nuove entrate che, in quanto risorse aleatorie, prudenzialmente non vengono stimate.</p> <p>Sul <u>comma 10</u>, la relazione tecnica precisa che gli effetti della disposizione non incidono rispetto ai</p>

euro (comma 6);

- il proprietario, l'armatore dell'unità navale, o il loro rappresentante, che viola gli obblighi di cui agli articoli 2.18, (numero unico europeo di identificazione delle navi) dell'Allegato V, è punito con una sanzione amministrativa da 1.032,00 euro a 3.098,00 euro (comma 7).

Gli Uffici della motorizzazione civile di cui all'Allegato VI vengono individuati quali autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'art. 17 della legge n. 689/1981, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni (comma 10). Viene previsto che all'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative disciplinate dalla norma in esame sono competenti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto, nonché i soggetti cui le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione interna (comma 11).

limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per il Ministero delle infrastrutture, in quanto la predetta attività, eseguita con l'impiego di personale dipendente da tale Ministero costituisce una funzione ordinariamente già svolta nel quadro delle attività di istituto previste dal D.lgs. n. 22/2009 (articolo 19, comma 4), compatibilmente con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

In merito al comma 11, la relazione tecnica afferma che l'attribuzione dei compiti di polizia giudiziaria (da contemplarsi espressamente ai sensi dell'articolo 57, comma 3, c.p.c.) si rende necessaria per consentire al suddetto personale di accertare direttamente, nella fase immediatamente successiva al soccorso, se lo stato di pericolo sia dipeso dall'inosservanza delle presenti norme in materia di sicurezza, in modo che l'autorità giudiziaria sia in grado di disporre tempestivamente degli utili elementi conoscitivi. Secondo la relazione tecnica ne discende che dall'attuazione complessiva della disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate sono in grado di provvedere ai compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Articolo 23: prevede che siano a totale carico del proprietario del natante, dell'armatore o del loro rappresentante, nonché dell'armatore dell'unità navale gli oneri connessi:

- alle attività delle commissioni territoriali della navigazione interna di cui all'articolo 7 (comma 1);
- alla certificazione di navigazione interna (rilascio, rinnovo proroga e sostituzione) di cui agli articoli 8, 9 e 12, al riconoscimento dei certificati emessi da Paesi terzi di cui all'articolo 15, all'esecuzione di visite tecniche, di cui agli articoli 6 e 12, all'assegnazione dell'ENI di cui all'articolo 17, alle menzioni e alle modifiche del certificato europeo della navigazione interna di cui all'articolo 2.07 dell'allegato V (comma 2).

Alla copertura degli oneri di cui ai commi 1 e 2 si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge n. 234/2012, mediante tariffe determinate con decreto interministeriale per le attività di cui ai commi 1 e 2. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni (comma 3).

Le attività di valutazione, autorizzazione e vigilanza degli organismi di classificazione di cui all'articolo 19 sono a totale carico dei medesimi organismi (comma 4). Per la determinazione delle tariffe spettanti per le attività di cui al comma 4, si

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto della norma e, con riferimento alla predisposizione delle tariffe di cui ai commi 3 e 5, calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio per lo svolgimento delle attività, assicura l'idoneità del meccanismo tariffario a fornire effettiva copertura ai costi complessivi indicati, anche sotto il profilo dell'allineamento temporale fra uscite ed entrate. Le attività poste a carico dell'amministrazione, precisa a tale riguardo la relazione tecnica, sono infatti successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte dei proprietari, degli armatori o del loro rappresentante legale.

<p>provvede nei medesimi termini indicati al comma 3 (<u>comma 5</u>).</p> <p>Per le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe sopra indicate si prevede quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • quelle di cui al comma 3 affluiscono <u>all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate</u>, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui ai commi 1 e 2 (<u>comma 6</u>); • quelle di cui al comma 5 affluiscono <u>all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate</u>, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 4 (<u>comma 7</u>). 	
<p>Articolo 24: prevede che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti nel decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.</p>	<p>La relazione tecnica ribadisce il contenuto della norma ed afferma che lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato comunque espressamente prevista una clausola di invarianza finanziaria.</p>
<p>Articolo 25: contiene le disposizioni abrogative e transitorie. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • viene abrogato il D.lgs. n. 22/2009 disciplinante i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna adottati in attuazione della direttiva 2006/87/CE; • si dispone circa la validità fino a scadenza, dei certificati di cui agli articoli 8, 9 e 12 rilasciati prima del 6 ottobre 2016; • si prevede che i requisiti tecnici temporanei adottati ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. n. 22/2009 siano validi fino alla loro scadenza. <p>Viene, inoltre, previsto che le visite tecniche per il rinnovo del certificato europeo, siano effettuate a scadenza e, comunque, entro il 30 dicembre 2018.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che le disposizioni non rilevano da un punto di vista tecnico-finanziario.</p>
<p>Allegati da I a IV: riportano specifiche tecniche.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che gli allegati hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.</p>
<p>Allegato V: reca disposizioni procedurali dettagliate ripartite in articoli 2.03, 2.07, 2.09, 2.10, 2.17, 2.18 e 2.20.</p>	<p>La relazione tecnica afferma che gli articoli 2.03, 2.07, 2.09, 2.10, 2.17, 2.18 e 2.20 dell'Allegato in riferimento trattano di adempimenti previsti in capo alle amministrazioni competenti e sono relativi alle attività di ispezione, certificazione e comunicazione che, come già evidenziato per gli articoli 4, 6, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16 e 17 sono a</p>

	totale carico del proprietario, dell'armatore dell'unità navale, o del loro rappresentante. Le disposizioni, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
Allegati da VI e IX: individuano ulteriori profili organizzativi e procedurali.	La relazione tecnica afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare alla luce degli elementi forniti dalla relazione tecnica che, a conferma della clausola di neutralità finanziaria prevista all'articolo 24, afferma l'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, precisando che gli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2016/1629/UE impegneranno risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

Come si è sopra accennato, si evidenzia, in particolare, che la disciplina introdotta rimane complessivamente aderente a quanto già previsto con il decreto legislativo attualmente vigente: in particolare viene confermato l'assetto organizzativo e funzionale vigente che individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e negli Uffici della motorizzazione civile (quattro) i soggetti che interverranno ai fini dell'applicazione delle norme di sicurezza (articoli 1-4); viene previsto il rilascio, da parte dei medesimi Uffici della motorizzazione civile, a favore delle unità navali che risultino conformi ai requisiti tecnici richiesti, di un certificato europeo di navigazione interna, e viene confermata, a tal fine, la gestione dell'insieme dei dati informativi relativi alle vicende di tale certificato (rilascio, rinnovo e sostituzione) nell'ambito di un apposito registro (articoli 6-16). Per quanto concerne, inoltre, le attività di verifica finalizzate al rilascio dei certificati da parte delle autorità competenti si prevede l'istituzione presso gli uffici della motorizzazione civile di Commissioni territoriali della navigazione interna (articolo 7). La struttura organizzativa ed il complesso delle competenze di tali Commissioni appaiono sostanzialmente analoghe a quelle previste dal D.lgs. n. 22/2009 (articoli 2.01 e 2.015 del l'Allegato II) che a tale riguardo prevede l'istituzione presso gli uffici della motorizzazione civile di apposite Commissioni d'ispezione. Anche la disciplina degli organismi di classificazione che svolgono compiti di ispezione e di controllo tecnico sui natanti e che agiscono sulla base di un'autorizzazione del Ministero delle infrastrutture (articolo 19) non appare discostarsi da quella dettata dall'art. 18 del D.lgs. n. 22/2009.

Si rileva, inoltre, che per quanto concerne le attività di rilascio, rinnovo, proroga e sostituzione delle certificazioni di navigazione interna, gestione del registro dei certificati, esecuzione delle visite tecniche, accertamenti e ispezioni, attività delle commissioni territoriali della navigazione interna e degli organismi di valutazione, il provvedimento in esame prevede (articolo 23) che queste siano poste a totale carico del proprietario, dell'armatore o del loro rappresentante tramite la fissazione di tariffe basate sul costo effettivo del servizio. Sul punto la relazione tecnica sostiene l'idoneità di tale meccanismo tariffario a fornire effettiva copertura ai costi complessivi, anche sotto il profilo dell'allineamento temporale fra spese ed entrate tariffarie, precisando che le attività poste a carico dell'amministrazione sono successive alla prova dell'avvenuto pagamento preventivo da parte dei soggetti a ciò tenuti. In proposito, andrebbe peraltro confermato - anche alla luce del meccanismo contabile di versamento delle tariffe all'entrata del bilancio dello Stato e di riassegnazione delle stesse ai pertinenti capitoli di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - che le predette risorse possano affluire agli uffici e agli organismi addetti alle attività in questione secondo tempi coerenti con le esigenze finanziarie delle medesime strutture.

Non si hanno, infine, osservazioni da formulare in merito alla disciplina sanzionatoria prevista dall'articolo 22, posto che, come confermato dalla relazione tecnica, l'impianto complessivo, anche in tal caso, conferma il contenuto del D.lgs. n. 22/2009. Gli importi delle sanzioni pecuniarie (commi 1-5, 8 e 9) non vengono, infatti, ridotti rispetto a quelli vigenti ma vengono confermati e, nel caso dei commi 6 e 7, vengono introdotte nuove sanzioni pecuniarie.

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Bilancio dello Stato della Camera dei deputati

Senato: Nota di lettura n. 20

Camera: Verifica delle quantificazioni n. 19

Camera Servizio Bilancio dello Stato bs_segreteria@camera.it - 066760-2174

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
VQAG031