Attuazione della direttiva 2013/53/UE relativa alle unità da diporto ed alle moto d'acqua che abroga la direttiva 94/25/CE Atto del Governo 237

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	237	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/53/UE relativa alle unità da diporto ed alle moto d'acqua che abroga la direttiva 94/25/CE	
Norma di delega:	Articolo 1 della legge 9 luglio 2015, n. 114	
Numero di articoli:	48	
	Senato	**Camera**
Date:		
presentazione:	14/11/15	14/11/15
annuncio:	16/11/15	16/11/15
assegnazione:	15/11/15	15/11715
termine per l'espressione del parere:	25/12/15	25/12/15
Commissione competente :	8ª Lavori pubblici, comunicazioni	IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni :	1ª Affari Costituzionali	XIV Unione Europea
	14ª Politiche dell'Unione europea	V Bilancio
	10ª Industria, commercio, turismo	

Con lo schema di decreto legislativo in oggetto si attua il **recepimento nella legislazione nazionale della direttiva 2013/53/UE**, pubblicata nella G.U dell'Unione europea del 28 dicembre 2013. La delega per il recepimento della direttiva 2013/53/UE è prevista nella legge n. 114 del 2015 (*Legge di delegazione europea 2014*).

La direttiva che l'atto del Governo in esame intende trasporre nell'ordinamento italiano era stata inserita nell'allegato A del disegno di legge di delegazione europea 2014 (AS 1758) e spostata successivamente nell'allegato B durante l'esame in sede referente. Per la sua trasposizione la legge 114/2015 non conteneva specifici principi e criteri direttivi.

Il testo dello schema di decreto in esame è integrato da nuove disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi incaricati della valutazione della conformità CE, attualmente regolata dal decreto ministeriale 30 aprile 2003, n. 175, da tempo divenuto obsoleto in quanto attuativo delle sole disposizioni contenute nella originaria direttiva 94/25/CE sulla nautica da diporto (superata dalla direttiva 2003/44/CE).

In tal senso lo schema di decreto legislativo elaborato prevede l'abrogazione del decreto ministeriale n. 175/2003 nonché l'abrogazione o la sostituzione delle precedenti disposizioni di recepimento della direttiva 94/25/CE e successivi emendamenti, che erano state inserite nella legislazione nazionale con il decreto legislativo 8 luglio 2005, n. 171 (*Codice della nautica da diporto*).

Contenuto

La direttiva 2013/53/UE

La direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 1994 sul ravvicinamento delle disposizioni riguardanti le **imbarcazioni da diporto** era stata adottata nel quadro della realizzazione del mercato interno al fine di armonizzare le caratteristiche di

sicurezza delle imbarcazioni da diporto in tutti gli Stati membri e di rimuovere gli ostacoli al commercio di tali beni. Successivamente, la direttiva 2003/44/CE, ha modificato la direttiva 94/25/CE, estendendone l'ambito di applicazione alle moto d'acqua, e vi ha integrato requisiti di protezione ambientale.

Gli sviluppi tecnologici del mercato, tuttavia, hanno sollevato nuovi problemi riguardo ai requisiti ambientali della direttiva 94/25/CE. Per tenere conto di tali sviluppi e chiarire il quadro relativo alla commercializzazione, nonché rivedere e migliorare alcuni aspetti della direttiva 94/25/CE, è stata adottata la **direttiva 2013/53/UE in esame**, che sostituisce la precedente.

Per assicurare la coerenza alla normativa che instaura un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti vi sono alcuni aspetti della direttiva (gli obblighi generali degli operatori economici, la presunzione di conformità, le norme sulla marcatura CE, le prescrizioni relative agli organismi di valutazione della conformità e alle procedure di notifica, nonché le disposizioni riguardanti le procedure relative a prodotti che comportano rischi) che vengono adeguati e coordinati con i principi comuni e le disposizioni di riferimento sul quadro comune per la commercializzazione dei prodotti (di cui alla Decisione 768/2008).

La direttiva 2013/53/UE fissa infatti i **requisiti essenziali dei prodotti**, gli **obblighi dei fabbricanti** per quanto riguarda le procedure di fabbricazione, la **documentazione tecnica e le informazioni da fornire al consumatore**. Inoltre la direttiva definisce gli **obblighi degli importatori, anche privati, e dei distributori**.

Gli operatori economici interessati dall'applicazione della direttiva, redigendo la **dichiarazione di conformità** alla normativa europea richiesta si assumono la responsabilità della conformità del prodotto. Ai prodotti dichiarati conformi possono essere apposti i contrassegni di **marcatura CE** che garantiscono che i prodotti siano conformi.

La direttiva regola inoltre le procedure di valutazione della conformità applicabili, i requisiti di progettazione e costruzione relativi anche ai dispositivi di controllo dell'inquinamento (scarichi, dispositivi acustici, ecc...) e contiene norme sulla **valutazione post-costruzione** delle imbarcazioni da diporto e delle moto d'acqua da parte o dei fabbricanti stessi o dei distributori. Ai fini di chiarezza, la direttiva specifica in quali situazioni si può utilizzare la valutazione post-costruzione. La conformità basata su una valutazione post-costruzione è la procedura atta a valutare la conformità equivalente di un prodotto nel caso in cui il fabbricante non se ne sia assunto la responsabilità, e con cui la persona fisica o giuridica che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio sotto la propria responsabilità si assume la responsabilità della conformità equivalente del prodotto.

La direttiva reca infine disposizioni sugli **organismi che effettuano la valutazione sulla conformità** dei prodotti in tutti gli Stati membri e sulle autorità nazionali di controllo. Gli Stati devono inoltre assicurare, attraverso apposite autorità l'attività di vigilanza del mercato, soprattutto in caso di rischi per la salute, la sicurezza o l'ambiente.

Gli Stati membri devono fare in modo che gli operatori economici, se necessario, adottino le misure correttive richieste e possono adottare disposizioni per il ritiro dal mercato del prodotto non conforme. La Commissione può verificare se tale misura sia giustificata o meno. Nella direttiva comunque sono indicati i casi di non conformità formale che giustificano il ritiro dal mercato dei prodotti o il divieto della loro importazione.

Al fine di controllo della adeguatezza dei requisiti ambientali la direttiva prevede che a partire dal 2021 e successivamente ogni cinque anni gli Stati membri forniscano alla Commissione una serie di informazioni sull'applicazione della direttiva e che la Commissione a sua volta presenti una relazione al Parlamento. Gli Stati membri stabiliscono le norme sulle sanzioni, che possono comprendere sanzioni penali per le violazioni gravi, applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione.

Il **termine fissato per l'adozione di misure nazionali di recepimento della direttiva è il 18 gennaio 2016**, ma è previsto un **regime transitorio fino al 18 gennaio 2017** per consentire la messa sul mercato di prodotti conformi alla vecchia direttiva 94/25/CE.

Il contenuto dello schema di decreto

Lo schema di decreto, elaborato di concerto tra le competenti direzioni generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dello Sviluppo economico, si compone di **48 articoli**, che **riproducono** quasi esattamente **l'articolato della direttiva e di 17 allegati tecnici,** che comprendono gli allegati tecnici specifici previsti dalla direttiva 2013/53/UE, nonché quelli dalla stessa citati nell'articolo 20 richiamando la decisione 768/2008 del 9 luglio 2008 relativa al quadro comune per la commercializzazione dei prodotti la quale

prevede principi comuni e disposizioni di riferimento.

Per quanto riguarda l'art. 5 della direttiva, trattandosi di una clausola di salvaguardia che fa salva la facoltà degli Stati membri di adottare norme di sicurezza e di tutela ambientale per le vie navigabili, non è stato ritenuto necessario il recepimento nello schema di decreto legislativo.

Lo schema di decreto traspone le disposizioni della Direttiva stabilendo i **requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto,** le norme sulla loro **libera circolazione nel mercato**, un sistema di **responsabilità a carico di fabbricanti, rappresentanti, importatori e distributori.**

Classificando in maniera chiara tutti coloro che intervengono nel ciclo dell'immissione in commercio delle unità da diporto si individuano tutti i soggetti coinvolti: dal fabbricante agli operatori successivi nella catena di distribuzione, individuandone, in dettaglio, i ruoli e le responsabilità.

Il provvedimento è finalizzato, altresì, ad ampliare l'ambito di applicazione della normativa di settore estendendola anche per quanto concerne la **valutazione di conformità post-costruzione, alle moto d'acqua** destinate ad attività sportive e ricreative. Si conferma altresì l'esclusione dall'ambito di applicazione di alcune tipologie di mezzi tra i quali canoe, kajak e mezzi anfibi.

Con il provvedimento vengono inoltre previsti **requisiti stringenti di protezione ambientale**, adottando limiti di emissione di gas di scarico e limiti di rumorosità dei motori sia ad accensione spontanea che ad accensione comandata.

Inoltre viene ribadita l'efficacia del **principio di presunzione di conformità dei prodotti immessi in commercio all'interno dell'UE** disciplinando i criteri per l'apposizione della marcatura CE e disciplinando il **potere di vigilanza sul mercato attribuito alle Autorità nazionali** prevedendo norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazioni.

Il **sistema della marcatura CE** per tali unità era già previsto (normativa di recepimento della precedente direttiva) e pertanto il sistema di verifica e dei controlli va solamente adeguato e non costituito ex novo. Obiettivo della normativa CE è quello di assicurare il libero scambio dei prodotti all'interno del mercato europeo in condizioni di sicurezza per i consumatori e di libera concorrenza nel mercato.

Assumono particolare rilievo ai fini del rispetto della normativa europea le disposizioni relative agli **organismi incaricati della valutazione della conformità**. Essi sono sottoposti alle **procedure di valutazione e di notifica istituite dal Ministero dello Sviluppo economico**, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Lo stesso Ministero dello Sviluppo economico è l'autorità alla quale deve essere presentata domanda di notifica da parte di un organismo di valutazione della conformità.

L'intervento normativo prevede inoltre (art. 31, co. 3) che il Ministero dello Sviluppo economico ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con **decreto interministeriale da adottare entro 90 giorni** dall'entrata in vigore del decreto legislativo, stabiliscano le modalità e i **criteri per il rilascio dell'autorizzazione nei confronti degli organismi che vogliano essere autorizzati ad espletare le procedure di valutazione di conformità delle imbarcazioni da diporto**.

Le amministrazioni vigilanti, con decreto da adottare entro il medesimo termine di 90 giorni, stabiliscono le modalità e i criteri di svolgimento della vigilanza sul mercato ed il controllo sui prodotti (art. 39, co. 2).

Il provvedimento persegue, altresì, l'obiettivo di introdurre semplificazioni, correttivi e strumenti agili di controllo che incentivino positivamente le dinamiche concorrenziali di mercato e al contempo rafforzino la tutela degli interessi di ordine pubblico sia la tutela degli interessi economici di tutti gli operatori del settore.

Relazioni e pareri allegati

L'Atto del Governo in esame è corredato dalla relazione illustrativa, dalla relazione tecnico-finanziaria, dall'analisi tecnico - normativa e da un'approfondita analisi di impatto della regolamentazione, che illustra ampiamente il conteso dell'intervento normativo fornendo numerosi dati circa il settore della cantieristica (fatturato, occupazione, dati di mercato). Non risultano pareri allegati

Conformità con la norma di delega

La norma di delega, la legge di delegazione europea 2014 (L. n. 114/2015) non

conteneva specifici criteri o principi direttivi.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

L'intervento normativo riguarda aspetti attinenti l'esclusiva competenza statale e non invade le funzioni attribuite alle regioni e agli enti locali dall'art. 117 Cost. Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni e degli enti locali o con i principi di sussidiarietà sanciti dall'art. 118 Cost.

Compatibilità comunitaria

Secondo l'*Analisi Tecnico-Normativa* del provvedimento fornito dal Governo:

- L'intervento è compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea, in quanto deriva dal recepimento della direttiva n. 2013/53/UE.
- Non risultano note procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.
- Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.
- Non risultano noti, innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea, giudizi sul medesimo o analogo oggetto.
- Non risultano noti, innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, giudizi sul medesimo o analogo oggetto.
- Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea. Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva ed è, pertanto, in linea con la regolamentazione in materia da parte degli Stati membri.

Procedure di contenzioso

Non sussistono procedure di infrazione su questioni attinenti l'intervento.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Si segnala che sul tema della nautica da diporto è stata recentemente approvata la **legge 7 ottobre 2015, n. 167, di delega di riforma del codice della nautica da diporto.** La legge delega in particolare il Governo ad adottare, entro 24 mesi dall'entrata in vigore della legge (5 novembre 2015), decreti legislativi di revisione ed integrazione dell'attuale codice della nautica da diporto (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171). **Tra i principi e criteri direttivi della delega** si segnala il principio della **lettera *bb)*** che prevede l'**adeguamento del codice** proprio alla direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua, oggetto anche del presente schema di decreto legislativo.

Si segnala pertanto che sarebbe opportuno richiamare, nel preambolo dello schema di decreto legislativo in esame, anche la legge n. 167 del 2015 ed in particolare il principio dell'art. 1, comma 2, lett. bb).

Gli **altri principi e criteri direttivi previsti dall'art. 1, comma 2 della legge n. 167 del 2015** sono i seguenti:
a) il **coordinamento e armonizzazione della normativa** in materia di nautica da diporto e di **iscrizione delle unità da diporto**, al fine di semplificare gli adempimenti formali posti a carico dell'utenza;
b) la **semplificazione** del **regime amministrativo** e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali;
***c*)** la **revisione**, secondo criteri di semplificazione, della disciplina in materia di **navigazione temporanea** di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti;
d) la **semplificazione** della procedura amministrativa per la **dismissione di bandiera**;
***e*)** la **regolamentazione** dell'attività in materia di **locazione dei natanti;**
f) la previsione nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, di un numero congruo di approdi riservati alle unità in transito, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di handicap;
g) la regolamentazione puntuale dei **campi di ormeggio** attrezzati **nelle zone di riserva marina protetta;**
***h*)** la destinazione d'uso per il **ricovero a secco delle piccole imbarcazioni** delle strutture demaniali, nonché dei pontili, arenili e piazzali che presentino caratteristiche idonee;
***i*)** la **revisione** della disciplina della **mediazione nei contratti** di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del **settore della nautica da diporto;**
***m*)** l'introduzione di una normativa semplificata della **mediazione nel diporto;**
l) la rivalutazione e semplificazione dei **requisiti psicofisici**, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, **per il conseguimento della patente nautica;**
***n*)** la revisione dei titoli professionali dei lavoratori del diporto;
o) **razionalizzazione** delle risorse istituzionali destinate alle **attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione**, individuando il Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera come autorità competente in via esclusiva per la pianificazione e il coordinamento dei controlli;

p) adeguamento del decreto legislativo n. 53/2011 a quanto effettivamente previsto dalla direttiva 2009/16/UE in materia di controllo dello Stato di approdo, con particolare riferimento al corretto recepimento della **definizione di interfaccia nave-porto;**
q) revisione della disciplina in materia di sicurezza delle unità e delle dotazioni;
r) equiparazione, a tutti gli effetti, alle strutture ricettive all'aria aperta, delle strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate (**marina resort**);
s) inserimento della **cultura del mare** e dell'insegnamento dell'**educazione marinara nei piani formativi scolastici** attraverso specifici corsi e l'istituzione della giornata del mare nelle scuole;
t) istituzione della **figura professionale** dell'**istruttore di vela;**
u) **razionalizzazione** delle attività di **controllo delle unità da diporto;**
v) revisione della disciplina sanzionatoria **aumentando** l'entità delle **sanzioni** vigenti **di un terzo;**
z) aumento delle sanzioni per chi conducaunità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti;
aa) **semplificazione dei procedimenti** per l'applicazione e il pagamento delle **sanzioni amministrative** pecuniarie.

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	CD_trasporti

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.
TR0330