

SCHEMA DI VALUTAZIONE N. 44/2011
dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo
sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità

TITOLO:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua		
NUMERO ATTO	COM (2011) 456 definitivo		
NUMERO PROCEDURA	2011/0197 (COD)		
AUTORE	Commissione europea		
DATA DELL'ATTO	26/07/2011		
DATA DI TRASMISSIONE	27/07/2011		
SCADENZA OTTO SETTIMANE	24/10/2011		
ASSEGNATO IL	27/07/2011		
COMM.NE DI MERITO	8 ^a	Parere motivato entro	06/10/2011
COMM.NI CONSULTATE	3 ^a , 14 ^a	Oss.ni e proposte entro	29/09/2011
OGGETTO	<p>La direttiva in esame propone l'istituzione di nuovi requisiti di sicurezza e nuovi limiti alle emissioni di gas di scarico e acustiche nel campo delle imbarcazioni da diporto (IDD) e delle moto d'acqua, abrogando la direttiva 94/25/CE, modificata dalla direttiva 2003/44/CE, che attualmente disciplinano la materia. I cambiamenti sono resi necessari dagli sviluppi tecnologici del mercato, dall'esigenza di migliorare la compatibilità ambientale delle IDD e, infine, dall'opportunità di chiarire il quadro applicabile alla commercializzazione dei prodotti disciplinati dalla presente proposta. In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 765/2008 (relativo ai principi generali che disciplinano il marchio CE) e della decisione n. 768/2008/CE (che definisce i moduli di valutazione della conformità), la direttiva in esame prevede l'aggiornamento e l'adeguamento ai principi del nuovo quadro legislativo (New Legislative Framework, NLF). Ciò implica l'introduzione di obblighi per gli operatori economici (capitolo II), di competenze per gli enti di valutazione della conformità (capitolo V) e le autorità di vigilanza sul mercato (capitolo VI), di nuovi moduli di valutazione della conformità e dello status del marchio CE (capitolo III).</p>		

BASE GIURIDICA

La proposta si basa sull'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (ex articolo 95 del Trattato CE) relativo al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno.

PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ

Secondo la relazione della Commissione europea, la direttiva 94/25/CE è una direttiva di armonizzazione totale adottata in base all'art. 95 del Trattato (ora art. 114 del TFUE). Pertanto la revisione delle disposizioni che riguardano i requisiti di costruzione e di emissione di gas di scarico sono di esclusiva competenza dell'Unione e non è quindi prevista l'applicazione del principio di sussidiarietà per questa parte della proposta di direttiva. Per quanto riguarda, invece, le disposizioni volte al miglioramento dell'applicazione efficace della direttiva e alla relativa sorveglianza del mercato, il principio di sussidiarietà è rispettato, in quanto si tratta di obiettivi più facilmente realizzabili a livello dell'Unione europea.

PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ

Secondo la relazione della Commissione europea, la proposta si limita a quanto necessario per conseguire gli obiettivi prefissati. Inoltre le modifiche non impongono oneri e costi inutili per l'industria, in particolare per le piccole e medie imprese, o per le amministrazioni.

ANNOTAZIONI:

La presente proposta nasce dall'esigenza di migliorare la compatibilità ambientale delle imbarcazioni da diporto e delle moto d'acqua usate con finalità sportive e ricreative, garantendo condizioni normative pari a quelle dei principali partner commerciali dell'UE e contemporaneamente il buon funzionamento del mercato interno. Attualmente la materia è disciplinata dalla direttiva 94/25/CE, che fissa una serie di requisiti essenziali relativi alla sicurezza delle IDD, modificata dalla direttiva 2003/44/CE, che ha introdotto prescrizioni specifiche per le emissioni dei gas di scarico (idrocarburi, ossidi di azoto e particolato) e per l'emissione acustica, ampliando il campo di applicazione alle moto d'acqua. La proposta di direttiva tiene conto del fatto che il settore in esame è composto principalmente da PMI (oltre il 95%) che operano perlopiù sul mercato europeo e statunitense. Si tratta quindi da una parte di armonizzare la normativa a livello mondiale, in particolare con gli USA che, relativamente alle emissioni, hanno adottato una legislazione più rigorosa rispetto a quella dell'UE, dall'altra di prevedere delle forme di tutela per le PMI, che hanno maggiori difficoltà nel sostenere i costi aggiuntivi derivanti da norme di emissione più severe. Per questo motivo, dopo una dettagliata valutazione d'impatto con la verifica di diverse opzioni, sono stati previsti limiti più severi relativamente ai gas di scarico (allegato I, lettera B), accompagnati da misure di contenimento dei costi economico-sociali provocati dalle novità introdotte (l'articolo 58 prevede un periodo di transizione dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, durante il quale i prodotti conformi alla precedente direttiva potranno ancora essere immessi sul mercato). Per quanto riguarda invece le emissioni acustiche (allegato I, lettera C), non sono state apportate modifiche ai limiti già previsti dalla direttiva 2003/44/CE, lasciando agli Stati membri la possibilità di raggiungere maggiori benefici ambientali attraverso misure nazionali progettate per specifiche aree dei singoli paesi. Resta inoltre la possibilità degli Stati membri di adottare disposizioni nazionali in materia di navigazione in determinate acque ai fini della tutela dell'ambiente e della sicurezza

sulle vie navigabili, purché ciò non obblighi ad apportare modifiche alle IDD di cui alla presente direttiva (articolo n. 5). Per tener conto dei progressi tecnici e scientifici nell'ambito delle IDD e delle moto d'acqua, alla Commissione sarà delegato, a tempo indeterminato e in conformità all'articolo 290 del TFUE, il potere di adottare atti per modificare alcune parti dell'allegato I e gli allegati V, VII e IX (articoli 49 e 50). Infine, è previsto che gli Stati membri trasmettano alla Commissione con cadenza quinquennale una relazione sull'applicazione delle nuove norme e che definiscano un sistema di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva.