



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 13 December 2011

18570/11

**Interinstitutional File:
2011/0197 (COD)**

**ENT 288
ENV 969
CODEC 2427
INST 654
PARLNAT 320**

COVER NOTE

from:	The Italian Senate
date of receipt:	12 December 2011
to:	The President of the Council of the European Union
No. Cion prop.	13336/11 ENT 172 ENV 636 CODEC 1294 - COM(2011) 456 final
Subject:	Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on recreational craft and personal watercraft - Reasoned opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

Delegations will find attached for information a copy of the above opinion¹.

¹ The translation can be found at the Interparliamentary EU information exchange site IPEX at the following address:
<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20110456.do#dossier-COD20110197>

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

Doc. XVIII-bis
n. 51

RISOLUZIONE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(*Estensore* SIRCANA)

approvata nella seduta del 29 novembre 2011

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO SULLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO E LE MOTO
D'ACQUA (COM(2011) 456 DEF.)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1, 5 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 6 dicembre 2011

TIPOGRAFIA DEL SENATO (150)

La Commissione, esaminato l'atto COM(2011) 456 definitivo,

considerato che la proposta di direttiva intende istituire nuovi requisiti di sicurezza e nuovi limiti alle emissioni di gas di scarico e acustiche nel campo delle imbarcazioni da diporto e delle moto d'acqua, e quindi sostituire la vigente direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 1994, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto;

considerato che i cambiamenti sono resi necessari dagli sviluppi tecnologici del mercato, dall'esigenza di migliorare la compatibilità ambientale delle imbarcazioni da diporto e delle moto d'acqua nonché dall'opportunità di chiarire il quadro di riferimento per la loro commercializzazione;

considerato, infine, che il settore sul quale la proposta di direttiva andrà ad incidere è composto prevalentemente da piccole e medie imprese (PMI) (oltre il 95 per cento) che potranno contare, in base all'atto in esame, su particolari forme di tutela,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi:

si condivide la base giuridica della proposta, individuata nell'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) relativo al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno;

si condivide l'impostazione secondo la quale la proposta di direttiva è conforme al principio di sussidiarietà nella parte che riguarda il miglioramento dell'applicazione efficace della normativa (rispetto alla direttiva 94/25/CE) e la relativa sorveglianza del mercato, in quanto si tratta di obiettivi più facilmente realizzabili a livello di Unione europea, mentre esula dall'applicazione del principio di sussidiarietà nella parte che riguarda i requisiti di costruzione e di emissione di gas di scarico, rientrando questi nell'ambito della normativa di armonizzazione totale, di esclusiva competenza dell'Unione;

si ritiene che la proposta sia conforme al principio di proporzionalità in quanto appare congrua agli obiettivi che con essa si vogliono perseguire;

nel merito, considerata l'incidenza del settore oggetto della presente proposta sia a livello di mercato europeo, sia a livello di mercato mondiale, valutata l'importanza dell'aspetto legato alla compatibilità am-

bientale che a sua volta ha ricadute sulla salute dei cittadini, sullo sviluppo ecocompatibile del turismo e sulla salvaguardia dell'ambiente marino, verificata la sempre maggiore interconnessione tra la compatibilità ambientale e la concorrenzialità dei prodotti europei sui mercati mondiali ed in particolare sul mercato statunitense, si propone di prendere in considerazione l'istituzione di limiti più stringenti rispetto a quelli attualmente in vigore, anche per le emissioni acustiche. La proposta di direttiva non interviene, infatti, sui limiti già previsti per le emissioni acustiche dalla direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, mentre, per i motivi esposti, appare opportuno valutare se disciplinare più severamente anche questi limiti. Le motivazioni addotte dalla Commissione nella relazione che accompagna la proposta di direttiva non appaiono convincenti (punto 2, lettera B). In particolare, per quanto riguarda le spese di conformità derivanti da modifiche alla normativa vigente, gli operatori economici potrebbero avvalersi delle medesime tutele già previste per le modifiche ai limiti dei gas di scarico, vale a dire un periodo di transizione dai 3 ai 6 anni dopo l'entrata in vigore della direttiva, durante il quale i prodotti conformi alla precedente direttiva potranno ancora essere immessi sul mercato. Inoltre, per quanto riguarda la sicurezza (articolo 3, punto 26), si ritiene importante l'introduzione, tra i requisiti di fabbricazione, di un dispositivo, attivato il quale l'imbarcazione o la moto d'acqua possano procedere ad una velocità massima pari a quella consentita all'interno dei porti. Tale dispositivo dovrebbe essere obbligatoriamente azionato quando il natante si trovi a meno di 200 metri dalla costa o in altre circostanze in cui possa essere pregiudicata l'incolumità delle persone.