



## Relazione

### ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

#### Oggetto dell'atto:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo

- **Codice della proposta:** COM(2023) 270 final del 1.6.2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0164(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

\*\*\*

#### Premessa: finalità e contesto

- **Quadro normativo:**
  - *la direttiva 2009/18/CE oggetto di modifica è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 165 recante attuazione della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE;*
  - *Successivamente, con il documento SWD(2018) 232 final del 16.5.2018 la Commissione UE ha pubblicato una relazione inerente alla valutazione ex post sulle modalità di attuazione della direttiva 2009/18/CE in materia di inchieste sui sinistri marittimi. In tale valutazione venivano messe in evidenza le principali aree di criticità connesse ad una applicazione non omogenea ed uniforme a livello comunitario della direttiva stessa. La valutazione è connessa a quanto previsto dall'art. 23 della dir. 2009/18 nel quale è stabilito che ogni cinque anni la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva e, se necessario, propone ulteriori misure alla luce delle raccomandazioni ivi contenute.*
- **Documenti di strategia:**
  - *Rif. a doc. COM(2020) 789 final del 9.12.2020 relativo a Comunicazione della Commissione sulla strategia per la mobilità sostenibile e intelligente (SSMS), che definisce la visione dell'UE per il sistema di trasporto del futuro. In tale documento di strategia è stato annunciato che la Commissione intendeva avviare nel 2021 un'importante revisione della legislazione esistente sulle responsabilità dello Stato di bandiera, sul controllo dello Stato di approdo e sulle indagini sugli incidenti (revisione della direttiva 2009/18/CE);*
  - *Rif. a documento COM (2023) 268 del 1.06.2023 inerente Comunicazione della Commissione su "Maritime safety: at the heart of clean and modern shipping";*
  - *Rif. a documento COM (2023) 272 inerente proposta di modifica della direttiva 2009/21/CE relativa a rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera;*

- **Finalità generali:** Obiettivo della revisione della direttiva 2009/18 è migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino. L'attuale quadro normativo dell'UE dovrebbe essere aggiornato al fine di
  - I. mantenere, ove necessario e proporzionato, le norme UE,
  - II. assicurarne la corretta attuazione e
  - III. eliminare le eventuali sovrapposizioni di obblighi e le incoerenze tra strumenti legislativi correlati.
- **Elementi qualificanti ed innovativi:** Nell'ambito del suo programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) e dell'agenda "Legiferare meglio", nel 2018 la Commissione ha effettuato una valutazione ex post della direttiva 2009/18/CE e un vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo. Ne è emerso che, sebbene la suddetta direttiva abbia ampiamente conseguito i suoi obiettivi e fornito il valore aggiunto dell'UE, necessita di un aggiornamento e di qualche miglioramento.

Il REFIT e il vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo del 2018 hanno sottolineato la necessità di garantire la coerenza del quadro normativo in tutti gli Stati membri e l'applicazione efficace degli obblighi internazionali in modo uniforme e armonizzato.

Oltre alla necessità di aggiornare la direttiva per tener conto dei cambiamenti giuridici, ambientali e tecnologici intervenuti nel periodo successivo alla sua adozione, è altresì necessario prendere in considerazione gli insegnamenti tratti dalla sua attuazione. Nella valutazione ex post sono state sollevate anche questioni relative alla non applicabilità dell'*acquis* sulla sicurezza marittima a una determinata categoria di navi (pescherecci) che operano nelle acque dell'UE e alle notevoli preoccupazioni in termini di sicurezza per questo tipo di nave.

La proposta di modifica della direttiva 2009/18/CE è stata elaborata, pertanto, alla luce dei risultati della valutazione ex post e del vaglio di adeguatezza del trasporto marittimo, e con l'obiettivo generale di migliorare la sicurezza e la protezione dell'ambiente semplificando nel contempo il quadro normativo dell'UE e aiutando gli Stati membri ad adempiere alle loro responsabilità normative a livello internazionale e dell'UE.

**L'obiettivo principale della proposte di direttiva in oggetto è migliorare la sicurezza marittima, armonizzando le inchieste tecniche e gli insegnamenti tratti dagli incidenti in mare, contribuendo al conseguimento dell'obiettivo di sviluppo sostenibile (OSS) 3 ("*Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età*") e dell'OSS 14 ("*Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile*").**

In particolare, nel *doc. COM(2020) 789 final del 9.12.2020* viene stabilito come obiettivo strategico dell'Unione che entro il 2050 il numero di morti per tutte le modalità di trasporto nell'UE sia prossimo allo zero.

**Gli obiettivi specifici della revisione sono i seguenti:**

- Estendere anche ai pescherecci di lunghezza inferiore ai 15 metri e ai loro equipaggi l'ambito di applicazione della vigente direttiva, con conseguente incremento della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
- chiarire le definizioni e il testo giuridico affinché gli organi inquirenti sugli incidenti degli Stati membri indagino in modo tempestivo e armonizzato su tutti gli incidenti che devono essere oggetto di indagini;
- incrementare la capacità degli organi inquirenti sugli incidenti di condurre inchieste sugli incidenti (e riferire in merito alle stesse) in modo tempestivo, esperto e indipendente, anche per quanto riguarda le tecnologie e i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;

- aggiornare alcune definizioni e alcuni riferimenti alla legislazione dell'UE e ai regolamenti IMO pertinenti al fine di garantire chiarezza e coerenza; in particolare viene eliminata la definizione di "sinistro grave" riportata all'articolo 3.3 della direttiva 2009/18 al fine di uniformare le definizioni in materia con quanto stabilito dal Codice internazionale IMO sui sinistri marittimi;
- abrogazione del Regolamento (UE) n. 1286/2011 recante adozione di una metodologia comune d'indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, ed in sua sostituzione vengono invece richiamate formalmente le apposite "*Linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri*" ovvero *le linee guida adottate dall'Assemblea dell'IMO con risoluzione A.1075(28) del 4 dicembre 2013*";

## A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

### 1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

*La base giuridica della direttiva di modifica è l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che prevede misure per migliorare la sicurezza dei trasporti e disposizioni specifiche per il trasporto marittimo.*

### 2. Rispetto del principio di sussidiarietà

*Poiché gli strumenti di inchiesta sugli incidenti internazionali nel settore del trasporto marittimo sono di competenza esclusiva dell'UE ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, il principio di sussidiarietà non si applica né a questi strumenti né alle norme dell'UE che attuano questi accordi. Se così non fosse, gli Stati membri, agendo individualmente, non sarebbero in grado di affrontare tutti i problemi individuati e, se lo facessero, determinerebbero una frammentazione della legislazione e una potenziale distorsione del mercato interno.*

*Per evitare una tale frammentazione giuridica, è necessaria un'azione di coordinamento dell'UE.*

### 3. Rispetto del principio di proporzionalità

*La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto è stata preparata per tenere il passo con gli ultimi sviluppi internazionali e per tenere conto dei risultati degli esercizi REFIT di cui sopra. La Commissione ha inoltre effettuato una valutazione d'impatto per individuare e valutare misure alternative per conseguire gli stessi obiettivi. L'obiettivo della proposta di modifica è migliorare la sicurezza marittima. Questo obiettivo sarà conseguito indagando sui sinistri e traendo da essi insegnamenti per evitare che incidenti analoghi si verifichino in futuro.*

## B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

### 1. Valutazione del progetto e urgenza

*L'estensione dell'ambito di applicazione a determinati tipi di incidenti che coinvolgono pescherecci più piccoli (inferiori ai 15 metri di lunghezza) è considerata proporzionata.*

*I costi aggiuntivi necessari agli organi inquirenti sugli incidenti per indagare sui sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, a detta della Commissione, possono essere considerati limitati, soprattutto se paragonati ai potenziali miglioramenti in termini di sicurezza marittima che invece si potrebbero ottenere dalle stesse inchieste, nonché di riduzione dei costi indiretti connessi al verificarsi degli incidenti*

*La modifica garantirà che l'attuale elevato livello di sicurezza non sia compromesso e dovrebbe contribuire al miglioramento delle condizioni di sicurezza nel settore della pesca.*

## **2. Conformità del progetto all'interesse nazionale**

*Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto potranno contribuire al miglioramento globale del livello di sicurezza marittima.*

## **3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune**

*Il contenuto e gli obiettivi della direttiva proposta sono condivisibili e pertanto non si ritiene necessario proporre modifiche alla stessa.*

## **C. Valutazione d'impatto**

### **1. Impatto finanziario**

Oltre all'ampliamento del campo di applicazione della direttiva alle inchieste sugli incidenti alle unità da pesca di lunghezza inferiore ai 15 metri (vedi anche **sez. C.4 Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**) gli organismi investigativi dovranno condividere con la Commissione/l'EMSA i risultati degli audit annuali effettuati da un organismo accreditato in modo che l'autorità di inchiesta possa mantenere la certificazione del proprio sistema di gestione della qualità.

***Ciò comporterà, in ambito nazionale, la necessità di assegnazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di nuove risorse per il funzionamento dell'Organismo investigativo, anche per far fronte alle procedure di certificazione del sistema di qualità da parte di organismi accreditati.***

*Il sistema di gestione della qualità (SGQ) consentirà indagini più efficienti, una migliore gestione delle risorse e dei sistemi e permetterà di identificare i problemi prima che diventino gravi. La necessità di un tale SGQ è quella di consentire una migliore gestione delle risorse, spesso scarse, per identificare i problemi del sistema e consentire di affrontarli chiedendo supporto tecnico-operativo all'EMSA o richiedendo risorse aggiuntive a livello nazionale.*

*Nel doc. SWD(2023) 145 final del 1.06.2023, nel quale è riportata la Relazione sulla valutazione di impatto sulla proposta di modifica della direttiva 2009/18/CE, la Commissione ha stimato che gli organismi investigativi nazionali avranno un incremento del costo annuo rispetto alla situazione attuale derivante da:*

- 1) un aumento del numero di indagini;*
- 2) un aumento degli obblighi di rendicontazione;*
- 3) l'obbligo di istituire un sistema di gestione della qualità (QMS).*

*Tali aumenti dei costi sono stati stimati dalla stessa Commissione, a livello globale per tutti gli organismi investigativi comunitari, con valori variabili da 0,7 a 8,2 milioni di Euro (riferiti all'anno 2030), in relazione al numero di investigazioni che dovranno essere condotte su sinistri che interessano le unità da pesca di lunghezza inferiore ai 15 metri. Inoltre, i costi riferiti all'implementazione di un sistema di qualità certificato (ISO 9000) da parte dell'organismo investigativo sono stati stimati, se una tantum, tra i 5.000 e i 15.000 euro per organismo*

*investigativo, a seconda delle dimensioni e del sistema già esistente, mentre i costi annuali di audit (cioè i costi correnti) sono valutati in 5.000 euro all'anno.*

## **2. Effetti sull'ordinamento nazionale**

*L'iniziativa ha una dimensione REFIT in termini di allineamento e semplificazione della legislazione in materia di sicurezza, miglioramento del profilo di sicurezza, in particolare del segmento dei pescherecci di piccole dimensioni. L'opzione strategica prescelta comprende elementi di semplificazione in quanto aumenterà l'efficienza degli organi inquirenti nazionali sugli incidenti fornendo chiarezza in merito ai casi in cui devono svolgere indagini. Si renderà necessario novellare il decreto legislativo n. 165/2011.*

## **3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

*La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).*

## **4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

*Si ritiene opportuno segnalare gli aspetti connessi al fatto che l'ampliamento del campo di applicazione delle inchieste alle unità da pesca di lunghezza inferiore ai 15 metri comporterà la conseguente necessità di potenziamento dell'organismo investigativo nazionale (attualmente la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), in termini sia di risorse professionali che di risorse finanziarie, per far fronte all'aumento potenziale di numero di sinistri da sottoporre a valutazione a seguito dell'estensione del campo di applicazione della direttiva ai pescherecci di lunghezza inferiore ai 15 metri.*

***Al riguardo si segnala che allo stato attuale la flotta nazionale di unità da pesca è costituita da circa 12.500 unità di cui oltre il 60 % da unità di lunghezza inferiore ai 15 metri che, quindi, non rientrano alla data odierna nel campo di applicazione delle inchieste da effettuare da parte dell'organismo investigativo ai sensi del citato decreto legislativo n. 165/2011.***

*Inoltre, la proposta di direttiva in oggetto prevede che gli Stati membri dovranno disporre di un sistema di gestione della qualità per certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione siano adeguati a conseguire i propri obiettivi. Ciò dovrà essere certificato da un organismo di certificazione riconosciuto e successivamente sottoposto a controlli periodici.*

L'EMSA (Agenzia europea per la sicurezza marittima), infatti, effettuerà cicli di visite negli Stati membri per verificare le operazioni sul campo nell'ambito del suo ruolo di sostegno alla Commissione. L'attività di investigazione dovrà essere certificata e successivamente sottoposta a controlli periodici. Le autorità di inchiesta dovranno condividere con la Commissione/l'EMSA i risultati degli audit annuali effettuati dall'organismo accreditato in modo che l'autorità di inchiesta possa mantenere la certificazione del sistema di gestione della qualità.

D'altra parte, l'EMSA dovrà organizzare per gli organismi investigativi appositi corsi di formazione in relazione ai carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (rischi, uso a bordo, protezioni della nave, ecc.), a sostegno delle iniziative che fanno parte del pacchetto "Fit for 55", ma anche su: elemento umano, conduzione di una nave automatizzata, analisi della sicurezza (per incoraggiare gli Stati membri a utilizzare meglio i dati sui sinistri), medicina legale (foto, campionamenti, ecc.), eventi (incendi, incidenti di navigazione, danni alle attrezzature, attività lavorative, ecc.) e norme GDPR.

## **5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese**

*La proposta di direttiva dovrebbe avere impatto positivo sulle piccole imprese che gestiscono le unità da pesca di lunghezza inferiore ai 15 metri, in quanto la possibilità di effettuare inchieste sui sinistri che interessano tali unità comporterà, a conclusione delle inchieste condotte*

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

*dall'organismo investigativo, una maggiore informazione sulle situazioni di rischio e sulle cause tecniche che hanno portato all'incidente.*

**Altro**

//



## Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

<b>Oggetto dell'atto:</b> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo
– <b>Codice della proposta:</b> COM(2023) 270 final del 1.6.2023
– <b>Codice interistituzionale:</b> 2023/0164(COD)
– <b>Amministrazione con competenza prevalente:</b> Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

<b>Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea</b> (articolo e paragrafo)	<b>Norma nazionale vigente</b> (norma primaria e secondaria)  <i>Rif. al decreto legislativo 6.9.2011, n. 165 di recepimento della direttiva 2009/18/CE</i>	<b>Commento</b>  (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Art. 1 (1)	<i>Art. 1, para 3</i>	N.C.
Art. 1 (2) lett.(b)  Suppressione esclusione unità da pesca	<i>Art. 2 Campo di applicazione</i> para 2, lett. b, c e d  para 2, lett. f (esclusione unità da pesca di lunghezza inferiore ai 15 metri)	Revisione formale esclusioni dal campo di applicazione
Art. 1 (3)  Sostituzione completa dell'articolo 3 "Definizioni" della dir.2009/18/CE	<i>Art. 3 Definizioni</i>	La soppressione della definizione di "sinistro grave" contenuta nel d.lgs. 165/2011, comporta la necessità di rivedere il sistema di valutazione del livello di gravità delle inchieste attualmente utilizzato dall'organismo investigativo nazionale
Art. 1 (4)  Sostituzione parziale dell'articolo 4 "Regime delle inchieste" della dir.2009/18/CE	<i>Art. 5 Attività investigativa</i>  <i>Art. 6 Regime delle inchieste di sicurezza</i>	Chiarimenti in merito ai rapporti con autorità giudiziaria o altre autorità amministrative che intervengono per inchieste penali o amministrative sui sinistri marittimi – Rafforzamento del principio di indipendenza dell'attività investigativa da indagini penali o da inchieste parallele
Art. 1 (5)  Sostituzione completa	<i>Art. 7 Obbligo di indagine</i>	L'estensione del campo di applicazione alle unità da pesca di lunghezza inferiore ai 15 metri comporta che la DiGIFeMa effettui le valutazioni

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>dell'articolo 5 "Obbligo di indagine" della dir.2009/18/CE</p>		<p>preliminari su tutti gli incidenti marittimi molto gravi che interessano anche le unità da pesca di lunghezza inferiore ai 15 metri, ai fini dell'avvio di un'inchiesta, comporterà un aggravio degli oneri tecnico-amministrativi connessi sia alla gestione di tali dati nella banca dati incidenti della DiGIFeMa (BD denominata SIGE) che nelle valutazioni tecniche connesse alle inchieste da effettuare.</p>
<p>Art. 1 (6) Sostituzione parziale dell'articolo 6 "Obbligo di notifica" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 12 Obbligo di collaborazione</i></p>	<p>N.C.</p>
<p>Art. 1 (7) Sostituzione parziale dell'articolo 7 "Direzione delle inchieste di sicurezza e relativa partecipazione" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 8 Coordinamento con organismi investigativi di altri Stati membri</i></p>	<p>Si precisa il principio della collaborazione tra organismi investigativi nelle inchieste di sicurezza che interessano più Stati membri</p>
<p>Art. 1 (8) Sostituzione completa dell'articolo 8 "Organi inquirenti" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 4 Organismo investigativo</i></p>	<p>Alla luce della formulazione del nuovo articolo 8 dovrà essere revisionata anche la struttura dell'organismo investigativo, così come descritta dal vigente art. 4 del d.lgs. 165/2011, soprattutto per tener conto della seguente disposizione: <i>Entro il [data di recepimento] ciascuno Stato membro elabora, attua e mantiene un sistema di gestione della qualità per la propria autorità di inchiesta. Tale sistema è certificato conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili</i></p> <p>Si dovrà quindi organizzare le attività della DiGIFeMa secondo lo standard dei sistemi di qualità ISO 9001:2015</p>
<p>Art. 1 (9) Sostituzione parziale dell'articolo 9 "Riservatezza" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 9 Tutela della riservatezza</i></p>	<p>N.C.</p>
<p>Art. 1 (10) Sostituzione parziale dell'articolo 10 "Sistema di cooperazione permanente" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 10 Sistema di cooperazione permanente</i></p>	<p>Si precisano i rapporti di collaborazione tra organismi investigativi comunitari, in coordinamento con la Commissione e l'EMSA</p>
<p>Art. 1 (11) Sostituzione completa dell'articolo 14 "Rapporti sugli incidenti" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 14 Rapporti sugli incidenti</i></p>	<p>Si dovrà rimodulare l'articolo per tener conto delle indicazioni contenute nel nuovo articolo</p>



MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>Art. 1 (12)</p> <p>Sostituzione parziale dell'articolo 15 "Raccomandazioni in materia di sicurezza" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 15 Attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e diffusione di avvisi urgenti ai fini della prevenzione</i></p>	<p>Si dovrà rimodulare l'articolo per tener conto delle indicazioni contenute nel nuovo articolo</p>
<p>Art. 1 (13)</p> <p>Sostituzione parziale dell'articolo 16 "Sistema di allarme preventivo" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 15 Attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e diffusione di avvisi urgenti ai fini della prevenzione</i></p>	<p>Idem c.s.</p>
<p>Art. 1 (14)</p> <p>Sostituzione parziale dell'articolo 17 "Banca dati europea per i sinistri marittimi" della dir.2009/18/CE</p>	<p><i>Art. 4 Organismo investigativo Paragrafo 7</i></p>	<p>Vedi commento per Art. 1(5); in particolare si segnala esigenza che la BD SIGE venga aggiornata alle nuove disposizioni in materia di raccolta dati su sinistri a unità di lunghezza inferiore ai 15 metri</p>
<p>Art. 1 (15)</p> <p><b>Nuovo articolo 17 bis</b></p> <p><b>"Formazione e sostegno operativo"</b></p>	<p>*****</p>	<p>Trattasi di articolo che prevede la possibilità di un supporto tecnico operativo da parte della Commissione nei confronti degli organismi investigativi</p>
<p>Art. 1 (16)</p> <p>Sostituzione completa dell'articolo 19 "Procedura di Comitato" della dir.2009/18/CE</p>	<p>*****</p>	<p>Riferito ad attività della Commissione</p>
<p>Art. 1 (17)</p> <p>Sostituzione parziale dell'articolo 20 "Competenze in materia di modifiche" della dir.2009/18/CE</p>	<p>*****</p>	<p>Riferito ad attività della Commissione</p>
<p>Art. 1 (18)</p> <p>Sostituzione completa dell'articolo 23 "Riesame dell'attuazione" della dir.2009/18/CE</p>	<p>*****</p>	<p>Riferito ad attività della Commissione</p>
<p>Art. 1 (19)</p> <p>Sostituzione parziale dell'articolo 24 "Modifica di atti vigenti" della dir.2009/18/CE</p>	<p>*****</p>	<p>Abrogazione del Regolamento (UE) n. 1286/2011</p>

MODELLO  
(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

--	--	--