



Bruxelles, 21.1.2022  
COM(2022) 21 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**sull'applicazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del  
20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che  
abroga la direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**

# **Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**

## **1. Introduzione**

Il 20 novembre 2013 è stata adottata la direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua<sup>1</sup> ("la direttiva"). Essa mira a garantire un livello elevato di protezione della salute e della sicurezza umana e di tutela dell'ambiente, al contempo garantendo il funzionamento del mercato interno mediante l'introduzione di prescrizioni armonizzate per le imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua ("unità da diporto") e di requisiti minimi in materia di vigilanza del mercato.

Gli Stati membri dell'UE e del SEE ("Stati membri") dovevano recepire la direttiva nel diritto interno entro il 18 gennaio 2016, rendendola applicabile in tutti questi paesi a partire da quel giorno.

L'articolo 51, secondo comma, della direttiva impone alla Commissione di presentare al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 18 gennaio 2022, e successivamente ogni cinque anni, una relazione sull'applicazione della direttiva. La relazione deve fare riferimento alle risposte fornite dagli Stati membri al questionario inviato dalla Commissione. Gli Stati membri hanno presentato le proprie risposte e successivamente saranno invitati a rispondere a un'indagine analoga ogni cinque anni.

La Commissione valuta la direttiva sin da quando questa è divenuta operativa.

A sostegno della presente relazione, la Commissione ha valutato le risposte degli Stati membri al questionario diffuso il 22 marzo 2020, in cui la Commissione interrogava i rispondenti in merito a vari aspetti dell'attuazione e dell'applicazione della direttiva.

## **2. Obiettivo e disposizioni principali della direttiva**

La direttiva ha abrogato la direttiva 94/25/CE<sup>2</sup>, modificata dalla direttiva 2003/44/CE<sup>3</sup>, per tener conto degli sviluppi tecnologici e dei requisiti ambientali del mercato, oltre che per chiarire il quadro nell'ambito del quale i prodotti oggetto di quella direttiva possono essere commercializzati.

---

<sup>1</sup> Direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 90), rettifica della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE (GU L 354 del 28.12.2013).

<sup>2</sup> 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 (GU L 164 del 30.6.1994, pag. 15).

<sup>3</sup> Direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto (GU L 214 del 26.8.2003, pag. 18).

La direttiva ha stabilito il quadro giuridico per armonizzare norme e procedure relative alla progettazione e alla fabbricazione delle unità da diporto immesse sul mercato dell'UE e rispecchia le modifiche introdotte dal nuovo contesto legislativo<sup>4</sup>, tra cui disposizioni orizzontali in materia di:

- accreditamento degli organismi di valutazione della conformità;
- marcatura CE;
- quadro dell'UE in materia di vigilanza del mercato;
- obblighi generali degli operatori economici;
- presunzione di conformità.

La direttiva rispecchia inoltre le disposizioni riguardanti le procedure relative a prodotti che comportano rischi, applicabili ai prodotti disciplinati dalla direttiva stessa.

Essa contiene requisiti sugli aspetti amministrativi e di protezione per le unità da diporto. I requisiti amministrativi comprendono l'apposizione della marcatura CE e della targhetta del costruttore, la presenza della documentazione tecnica, del manuale del proprietario e della dichiarazione di conformità UE. La direttiva fissa anche le procedure delle prove di tipo e del controllo della qualità.

La direttiva disciplina inoltre le caratteristiche in materia di sicurezza e ambiente delle imbarcazioni con lunghezza dello scafo compresa tra 2,5 e 24 metri e destinate ad attività sportive e ricreative, fissando i requisiti relativi a progettazione, costruzione ed emissioni. Riguarda altresì alcune attrezzature particolari, come per esempio la protezione antincendio per motori entro bordo ed entro bordo con comando a poppa.

La direttiva contiene inoltre importanti requisiti di sicurezza riguardanti la struttura, la stabilità e la galleggiabilità dell'unità da diporto. Disciplina altresì la prevenzione degli allagamenti e degli scarichi, il governo, la visibilità, la manovra e l'ancoraggio, nonché i requisiti di installazione per gli impianti del motore e del gas, l'impianto elettrico e il sistema di alimentazione del carburante.

L'articolo 5 della direttiva consente agli Stati membri di stabilire i requisiti che ritengano necessari in materia di:

- navigazione in determinate acque per proteggere l'ambiente, per esempio dall'inquinamento acustico;
- configurazione delle vie navigabili;
- sicurezza sulle vie navigabili.

Ciò è consentito purché tali disposizioni non comportino l'obbligo di modificare unità da diporto già conformi alla direttiva e siano giustificate e proporzionate agli obiettivi da conseguire.

---

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30) e decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

Rispetto al precedente quadro giuridico sancito dalla direttiva 94/25/CE, come modificata dalla direttiva 2003/44/CE, le nuove disposizioni della direttiva comportano specificamente le modifiche seguenti:

- un chiarimento dell'ambito di applicazione della direttiva (che esclude i mezzi anfibi, specifica i tipi di canoe e kayak esclusi e include le tavole da surf a motore);
- introduzione di definizioni di "unità da diporto costruita per uso personale" e di "importatore privato" specifiche a questo settore ed estensione della precedente definizione di "motore di propulsione" anche alle soluzioni di propulsione innovative;
- limiti più severi per le emissioni di gas di scarico;
- rafforzamento dei requisiti di sicurezza, come protezione contro la caduta in mare, migliore visibilità a partire dalla posizione principale di pilotaggio, prevenzione degli scarichi, miglioramento della galleggiabilità e dei mezzi di evacuazione per le imbarcazioni multiscafo;
- disposizioni supplementari per l'installazione e la protezione dei sistemi elettrici (per rispecchiare il crescente uso di sistemi ibridi); e
- titoli delle categorie di progettazione delle unità da diporto basati unicamente sulle condizioni ambientali essenziali per la navigazione, ossia le specifiche scale di forza del vento e di altezza d'onda significativa.

### **3. Recepimento e attuazione**

Per consentire alla direttiva di conseguire i propri obiettivi, sono stati armonizzati alcuni aspetti delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative concernenti i prodotti compresi nell'ambito di applicazione della direttiva stessa.

L'articolo 54, paragrafo 1, imponeva agli Stati membri di adottare e pubblicare, entro il 18 gennaio 2016, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali necessarie per conformarsi alla direttiva, affinché tali misure potessero essere applicate a decorrere da quel giorno.

La Commissione ha compiuto estesi controlli sul modo in cui gli Stati membri hanno recepito la direttiva. Gli Stati membri hanno scelto diverse tecniche di recepimento: alcuni hanno recepito la direttiva integrandola nella legislazione esistente (per esempio nei codici civili), altri hanno adottato un nuovo provvedimento legislativo che recepisce la direttiva pressoché letteralmente, altri ancora hanno preferito una combinazione delle due tecniche.

Da tali controlli è emerso che gli Stati membri hanno recepito e applicato la direttiva in maniera completa e coerente. Nel recepimento delle disposizioni giuridiche della direttiva nella normativa nazionale non si sono riscontrati problemi degni di nota. Ciò è vero in particolare per quanto riguarda le disposizioni relative all'immissione sul mercato dei prodotti e i relativi obblighi per i) i fabbricanti e i loro rappresentanti autorizzati; ii) gli Stati membri rispetto al loro ruolo e alle loro responsabilità; iii) le procedure di valutazione della conformità applicabili; e iv) gli organismi notificati.

D'altro canto, sono state riscontrate alcune differenze per quanto riguarda la vigilanza sul mercato, e in particolare la portata del monitoraggio delle attività da parte degli Stati membri.

Tale situazione dipende in gran parte dal fatto che a questo settore siano assegnate risorse sufficienti rispetto ad altri disciplinati dalla normativa di armonizzazione dell'UE nel mercato unico.

Finora non sono state avviate procedure di infrazione nei confronti di Stati membri per violazione, o recepimento o applicazione non corretti della direttiva, né sulla base di un controllo d'ufficio dei recepimenti né in seguito a denunce ricevute dalla Commissione in merito all'applicazione della direttiva.

Ai sensi dell'articolo 49, paragrafo 1, della direttiva la Commissione può adottare specifici atti di esecuzione al fine di tener conto dei progressi delle conoscenze tecniche e assicurare l'applicazione uniforme della direttiva stessa.

Nel gennaio 2017 la Commissione, sulla base dell'articolo 49, paragrafo 1, lettera c), della direttiva, ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2017/1<sup>5</sup>, che fissa le procedure dettagliate per l'identificazione delle unità da diporto di cui all'allegato I, parte A, punto 2.1, della direttiva, compreso un chiarimento terminologico (ossia il codice del paese e il codice unico del fabbricante) e definisce le procedure per l'assegnazione e la gestione dei codici del fabbricante concessi a fabbricanti stabiliti al di fuori dell'UE. Tale regolamento precisa inoltre che altri elementi del numero di identificazione dell'unità da diporto (come la composizione o la collocazione) sono disciplinati dalle norme armonizzate pertinenti.

L'articolo 47 della direttiva conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati per modificare specifiche disposizioni della direttiva. Finora la Commissione non ha adottato alcun atto delegato. Nell'aprile 2018 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'esercizio del potere di adottare atti delegati<sup>6</sup>, come prescritto dall'articolo 48, paragrafo 2, della direttiva. Conformemente alla terza frase dell'articolo 48, paragrafo 2, della direttiva, la delega di potere è stata tacitamente prorogata fino al 17 gennaio 2024.

A giugno del 2018 la Commissione ha presentato un documento di orientamento concernente la direttiva<sup>7</sup> (in prosieguo "il documento di orientamento sulla direttiva") a seguito di consultazioni con le autorità degli Stati membri incaricate del recepimento e dell'applicazione della direttiva, nonché con rappresentanti del settore e dei consumatori. Il documento di orientamento sulla direttiva intende coadiuvare i tribunali e le autorità nazionali nell'applicazione uniforme e coerente della direttiva, fornendo orientamenti pratici sui concetti basilari e sulle disposizioni fondamentali. A giudizio degli Stati membri il documento di orientamento sulla direttiva rappresenta lo strumento più utile per favorire il rispetto della direttiva.

---

<sup>5</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1 della Commissione, del 3 gennaio 2017, relativo alle procedure di identificazione delle unità da diporto a norma della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua, C/2016/8611 (GU L 1 del 4.1.2017, pag. 1).

<sup>6</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE, COM/2018/0182 final,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/ALL/?uri=CELEX%3A52018DC0182>

<sup>7</sup> [DocsRoom - European Commission \(europa.eu\)](https://docsroom.europa.eu/)

Esistono gruppi di lavoro settoriali ben consolidati che si occupano dell'attuazione e della gestione della direttiva, a cui partecipano rappresentanti di tutti gli attori pertinenti a livello dell'UE, ossia Stati membri, organismi notificati, organismi di normazione e rappresentanti del settore, organizzazioni di consumatori e associazioni ambientaliste. I gruppi di lavoro sono i seguenti:

- il comitato per l'armonizzazione della normativa nazionale in materia di imbarcazioni da diporto di cui all'articolo 50, paragrafo 1, della direttiva (il "comitato della direttiva");
- il gruppo di esperti della Commissione sulle imbarcazioni da diporto e sulle moto d'acqua (il "gruppo di esperti nel settore della direttiva"), che in precedenza operava come gruppo di lavoro sulla direttiva;
- il gruppo di cooperazione amministrativa delle autorità di vigilanza del mercato nel settore della direttiva (il "gruppo di cooperazione amministrativa nel settore della direttiva");
- il gruppo settoriale delle imbarcazioni da diporto - gruppo di coordinamento degli organismi notificati nel settore della direttiva.

#### **4. Informazioni comunicate dagli Stati membri nel questionario del 22 marzo 2020 predisposto dalla Commissione ai sensi dell'articolo 51, primo comma, della direttiva**

Come richiesto dall'articolo 51, primo comma, della direttiva, il 22 marzo 2020 la Commissione ha trasmesso agli Stati membri dell'UE e del SEE un questionario sull'applicazione della direttiva. Il termine per la compilazione del questionario era il 18 gennaio 2021. Il 2 gennaio 2021 è stato poi inviato un sollecito che prorogava la scadenza al 1° marzo 2021. Nel corso della riunione del gruppo di esperti nel settore della direttiva tenutasi il 1° marzo 2021 gli Stati membri rimanenti sono stati esortati a trasmettere senza indugio le risposte al questionario.

Ad oggi, sei Stati membri (Ungheria, Lituania, Polonia, Cechia, Grecia e Croazia) non hanno ancora inviato le risposte al questionario.

Il questionario consisteva di 35 domande riguardanti diversi aspetti dell'attuazione e dell'applicazione della direttiva, raggruppate in tre parti. La prima parte si concentrava su questioni generali dell'attuazione e dell'applicazione della direttiva nei sistemi giuridici nazionali. La seconda parte riguardava alcune specifiche disposizioni della direttiva, che la Commissione considerava particolarmente complesse e in merito alle quali riceveva di frequente richieste di interpretazione. Nella terza parte la Commissione invitava gli Stati membri a sollevare eventuali altre questioni concernenti l'applicazione della direttiva e sollecitava pareri sulla possibilità di armonizzare l'immatricolazione delle unità da diporto a livello di UE/SEE.

Per quanto riguarda il recepimento e l'attuazione della direttiva nei sistemi giuridici nazionali, nessuno dei rispondenti ha individuato nel contenuto della direttiva gravi scappatoie o inadeguatezze che ne impedirebbero l'efficace attuazione.

Tutti gli Stati membri, avendo sfruttato la possibilità, prevista dall'articolo 5 della direttiva, di adottare disposizioni nazionali i) sulla navigazione in determinate acque per proteggere

l'ambiente ii) sulla configurazione delle vie navigabili e iii) per garantire la sicurezza sulle vie navigabili, hanno confermato che tali disposizioni nazionali non comportano l'obbligo di modificare unità da diporto già conformi alla direttiva. In tale contesto, gli Stati membri hanno confermato che le norme nazionali in materia di navigazione sono generalmente comprese e applicate in maniera efficace.

Tutti gli Stati membri che hanno risposto al questionario ritengono che l'azione di applicazione svolta nei rispettivi paesi sia in generale efficace; reputano che le loro autorità dispongano di sanzioni e rimedi adeguati, e che la conformità alle norme sia elevata. Cinque Stati membri<sup>8</sup> hanno però sottolineato la scarsità di risorse per la vigilanza del mercato in questo settore, che impedisce la completa applicazione della direttiva. Due Stati membri (Italia e Irlanda) hanno poi rilevato che le caratteristiche specifiche del settore (per esempio la presenza di piccole imprese familiari, il fatto che le unità da diporto sono fabbricate come prodotti unici) ostacolano un approccio unificato all'applicazione e costituiscono una sfida per la completa comprensione e applicazione della direttiva. Secondo altri tre Stati membri (Italia, Spagna e Belgio) lo strumento di applicazione più efficace è un approccio rigoroso all'immatricolazione delle unità da diporto.

Agli Stati membri è stato anche chiesto se la potenziale armonizzazione delle norme per l'immatricolazione delle unità da diporto a livello di UE/SEE contribuirebbe al conseguimento degli obiettivi della direttiva. Su questo punto le opinioni non sono state unanimi. In linea generale la gran parte degli Stati membri (comprese Islanda e Norvegia) non si è opposta all'idea, sostenendo però che una posizione definitiva dovrebbe essere adottata sulla base di una proposta concreta della Commissione, dopo un approfondito dibattito con gli altri Stati membri. Cinque Stati membri (Austria, Belgio, Cipro, Germania e Malta) hanno concluso che l'armonizzazione non è necessaria e non contribuirebbe a conseguire gli obiettivi della direttiva. Questi rispondenti hanno osservato che l'armonizzazione delle norme in materia di immatricolazione delle unità da diporto inciderebbe su alcuni aspetti del diritto tributario e patrimoniale che non rientrano nell'ambito della direttiva poiché non riguardano la sicurezza dei prodotti.

Gran parte dei paesi non ha segnalato alcuna difficoltà in merito alla chiarezza e all'applicazione dell'articolo 2, paragrafi 1 e 2, che definiscono rispettivamente l'ambito di applicazione e le esclusioni. Numerosi rispondenti<sup>9</sup> hanno riconosciuto che la maggior parte dei quesiti relativi all'interpretazione della direttiva è affrontata nel documento di orientamento sulla direttiva oppure ha trovato risposta nelle riunioni del gruppo di cooperazione amministrativa nel settore della direttiva e del gruppo settoriale delle imbarcazioni da diporto.

Sette Stati membri<sup>10</sup> hanno però segnalato difficoltà nel determinare se i nuovi modelli di unità da diporto che appaiono sul mercato rientrino nell'ambito di applicazione della direttiva. Di conseguenza, sembra configurarsi l'indicazione che l'ambito di applicazione dovrebbe

---

<sup>8</sup> Svezia, Bulgaria, Finlandia, Paesi Bassi e Italia.

<sup>9</sup> Bulgaria, Islanda, Irlanda, Paesi Bassi, Portogallo, Slovacchia e Svezia.

<sup>10</sup> Austria, Belgio, Bulgaria, Irlanda, Italia, Paesi Bassi e Portogallo.

rispecchiare in maniera più fedele l'emergere di prodotti di nuova tecnologia<sup>11</sup>. Cinque Stati membri<sup>12</sup> hanno segnalato incertezze sull'attuazione pratica di due definizioni: "modifica rilevante del motore" e "trasformazione rilevante dell'imbarcazione". Altri quattro Stati membri hanno segnalato incertezze in merito all'applicazione pratica dell'esclusione degli aliscafi (articolo 2, paragrafo 2) che richiederebbe un ulteriore documento di orientamento oppure l'inclusione degli aliscafi nell'ambito di applicazione della direttiva<sup>13</sup>.

Per quanto riguarda la definizione di unità da diporto parzialmente completata di cui all'articolo 6, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 5, della direttiva in relazione all'allegato III (in merito al contenuto della dichiarazione di unità da diporto parzialmente completata), la gran parte degli Stati membri non ha segnalato difficoltà rilevanti. I riscontri forniti dai rispondenti indicano che questo tema è stato affrontato in maniera adeguata nel documento di orientamento sulla direttiva.

Tre Stati membri (Francia, Lettonia e Italia) hanno affermato che, in pratica, raramente la dichiarazione di cui all'allegato III accompagna l'unità da diporto parzialmente completata, poiché i costruttori non conoscono a sufficienza questo requisito. Tali costruttori di solito effettuano lavori particolari per conto del fabbricante finale e fanno affidamento sulla dichiarazione di conformità UE rilasciata dal fabbricante per il prodotto finale immesso sul mercato. Uno Stato membro (la Svezia), assieme alla Norvegia, ha proposto norme più rigorose per i costruttori di unità da diporto parzialmente completate; qui la direttiva dovrebbe definire chiaramente l'unità da diporto parzialmente completata, mentre la documentazione tecnica completa in fase di costruzione dovrebbe accompagnare la dichiarazione di cui all'allegato III.

Per quanto riguarda le disposizioni relative all'adattamento di un motore ai fini dell'installazione in un'unità da diporto (articolo 6, paragrafo 4, secondo comma, della direttiva), la gran parte degli Stati membri che hanno maturato un'esperienza in questo campo non segnala problemi nell'interpretazione e nell'applicazione delle disposizioni di legge. Vari Stati membri<sup>14</sup> hanno comunicato che le proprie autorità di vigilanza del mercato non sono in grado di verificare se i motori installati o adattati rispettino i limiti di emissione di gas di scarico. Non dispongono delle risorse e di strumenti portatili idonei per effettuare tali controlli; si basano invece su controlli e valutazioni documentali compiuti da organismi notificati. A parere della Svezia, solo ai fabbricanti di motori dovrebbe essere consentito di adattare motori. Due altri Stati membri<sup>15</sup> hanno segnalato problemi di interpretazione concernenti i rapporti tra il fabbricante originale e l'operatore che adatta i motori.

---

<sup>11</sup> Più specificamente sono state segnalate le seguenti nuove imbarcazioni: tavole da surf a propulsione elettrica (Belgio), imbarcazioni sospinte da moto d'acqua (Irlanda), unità galleggianti usate come case galleggianti (Italia e Francia), unità di vario tipo dotate di foil, unità semisommersibili, tavole da surf a motore e moto d'acqua dotate di motori fuoribordo di lunghezza inferiore a 2,5 m e l'inclusione della propulsione unicamente elettrica o ibrida (Svezia, Francia). L'Austria ha proposto di formulare le esclusioni di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva non sotto forma di un elenco esaustivo, bensì come serie di tratti comuni dei prodotti esclusi, come galleggiabilità e stabilità.

<sup>12</sup> Bulgaria, Cipro, Italia, Spagna e Norvegia.

<sup>13</sup> Francia, Italia, Norvegia e Svezia.

<sup>14</sup> Cipro, Italia e Svezia.

<sup>15</sup> Bulgaria e Francia.



La maggioranza degli Stati membri<sup>16</sup> giudica chiari e appropriati gli obblighi degli importatori privati di cui all'articolo 12 della direttiva. Tre Stati membri<sup>17</sup> apprezzerebbero una definizione del termine "attività non commerciale" in relazione agli importatori privati.

Undici Stati membri<sup>18</sup> hanno osservato che raramente le unità da diporto importate privatamente sono accompagnate da una documentazione tecnica. Sembra oneroso e costoso imporre a un importatore privato di redigere la documentazione tecnica richiesta dall'allegato IX della direttiva. Secondo questi paesi un requisito più realistico sarebbe la presentazione dei fascicoli tecnici disponibili, anziché della documentazione completa. Anche l'espressione "competenze adeguate", di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della direttiva, è oggetto di interpretazioni divergenti. Secondo questa disposizione, se la documentazione tecnica necessaria non è resa disponibile da parte del fabbricante, l'importatore privato la fa elaborare ricorrendo a competenze adeguate. Sebbene gli Stati membri riconoscano in genere agli organismi notificati le competenze necessarie per preparare la documentazione tecnica pertinente, cinque Stati membri<sup>19</sup> accettano per questo compito soltanto architetti navali e ispettori marittimi qualificati, in quanto potrebbe verificarsi un conflitto di interessi qualora gli organismi notificati preparassero la documentazione tecnica pertinente e contemporaneamente effettuassero le valutazioni di conformità.

A giudizio di gran parte degli Stati membri la scelta e le descrizioni dei moduli di valutazione della conformità sono chiare<sup>20</sup>. Più specificamente, l'Italia segnala che i moduli A e A1 sono i più usati, mentre i moduli D, E e H sono richiesti raramente per le unità da diporto. La Norvegia aggiunge che alcuni piccoli fabbricanti interpretano in maniera erranea il modulo A1, poiché ritengono che esso valuti tutti i requisiti essenziali, anziché i requisiti essenziali specificamente connessi alla stabilità, alla galleggiabilità e al rumore dell'unità da diporto. Tre rispondenti<sup>21</sup> hanno peraltro rilevato che le piccole imprese non conoscono né comprendono adeguatamente le differenze tra i moduli.

La maggioranza degli Stati membri non ha segnalato alcun problema per l'interpretazione e l'applicazione della valutazione post-costruzione (APC) nelle situazioni di cui all'articolo 19, paragrafi 2, 3 e 4. Numerosi rispondenti<sup>22</sup> segnalano malintesi nel caso di APC usati da importatori privati (articolo 19, paragrafo 2) e da persone che modificano o trasformano un'unità da diporto (articolo 19, paragrafo 3). Alcuni Stati membri<sup>23</sup> riferiscono di aver incontrato problemi nell'individuare la "trasformazione rilevante dell'imbarcazione" e la "modifica rilevante del motore"; hanno chiesto pertanto di introdurre nella direttiva una descrizione più dettagliata. Su questi temi i punti di vista divergono. La Norvegia sostiene che quasi tutte le modifiche possono costituire una trasformazione rilevante dell'imbarcazione

---

<sup>16</sup> Austria, Belgio, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania, Slovacchia, Slovenia e Spagna.

<sup>17</sup> Bulgaria, Svezia e Norvegia.

<sup>18</sup> Belgio, Bulgaria, Cipro, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna e Svezia.

<sup>19</sup> Finlandia, Irlanda, Italia, Portogallo e Spagna.

<sup>20</sup> Austria, Belgio, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Irlanda, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Portogallo, Romania, Slovacchia, Slovenia e Spagna.

<sup>21</sup> Francia, Svezia e Norvegia.

<sup>22</sup> Cipro, Francia, Italia, Paesi Bassi, Norvegia, Spagna e Svezia.

<sup>23</sup> Belgio, Francia, Finlandia, Paesi Bassi e Svezia.

qualora i requisiti essenziali non siano soddisfatti. Per contro l'Italia propone che una trasformazione rilevante dell'imbarcazione comporti una modifica delle principali caratteristiche tecniche del prodotto (dimensioni, capacità, potenza, eccetera). Francia e Spagna hanno pubblicato documenti di orientamento interni in materia.

Due Stati membri<sup>24</sup> affermano di non possedere né le procedure né le competenze per verificare se la persona che modifica un'unità da diporto effettui una trasformazione rilevante dell'imbarcazione. Altri<sup>25</sup> riferiscono che alcuni utilizzatori finali tendono a dichiarare non rilevante la modifica delle unità da diporto, per evitare le spese connesse all'APC.

La gran parte degli Stati membri<sup>26</sup> non segnala alcun problema nell'individuare "un'unità da diporto costruita per uso personale". Alcuni Stati membri<sup>27</sup> sostengono che per applicare questa norma sarebbe necessaria l'immatricolazione obbligatoria delle imbarcazioni. Altri paesi<sup>28</sup> hanno preparato "liste di controllo" per verificare se la "costruzione per uso personale" abbia effettivamente luogo.

Quattro Stati membri<sup>29</sup> affermano esplicitamente che l'APC sarebbe una soluzione appropriata per regolarizzare le unità da diporto di seconda mano provenienti dall'UE e da paesi terzi che non sono provviste di marcatura CE, dichiarazione di conformità UE o fascicoli tecnici. Le unità da diporto di seconda mano importate da paesi terzi sono utilizzate da privati che spesso ignorano i propri obblighi di legge, le norme e i requisiti amministrativi. Le autorità degli Stati membri fanno affidamento sugli organismi notificati per informare tali privati in merito ai loro obblighi.

Sette Stati membri<sup>30</sup> hanno affermato che spesso gli organismi notificati non dispongono né di una documentazione tecnica dettagliata, né di dati storici sulla navigazione atti a determinare la categoria di progettazione dell'unità da diporto, al momento di effettuare l'APC. L'Italia e la Spagna hanno precisato che tale situazione impone lo svolgimento di ulteriori prove e calcoli da parte di laboratori o consulenti. Gli organismi notificati valutano disegni, effettuano calcoli e compiono prove non distruttive (esami ad ultrasuoni o ai raggi x) per dimostrare il lavoro svolto. Si presume che la prova di stabilità sia sempre necessaria, mentre le altre prove (prove di manovra e livello sonoro) si effettuano in funzione del singolo caso. Ai fini della trasparenza del processo di valutazione, l'Italia richiede agli organismi notificati di dimostrare le proprie valutazioni tramite elementi di prova video e fotografici.

Per quanto riguarda gli obblighi di informazione degli organismi notificati di cui all'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva, nove Stati membri<sup>31</sup>, che avevano notificato alla Commissione gli organismi di valutazione della conformità per la direttiva, hanno riferito che la cooperazione e la comunicazione tra gli organismi notificati e le autorità notificanti erano

---

<sup>24</sup> Belgio e Bulgaria.

<sup>25</sup> Italia e Francia.

<sup>26</sup> Austria, Belgio, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Portogallo, Romania, Slovacchia e Slovenia.

<sup>27</sup> Cipro, Finlandia e Malta.

<sup>28</sup> Francia, Spagna e Malta.

<sup>29</sup> Italia, Paesi Bassi, Irlanda e Norvegia.

<sup>30</sup> Belgio, Bulgaria, Cipro, Francia, Italia, Paesi Bassi e Spagna.

<sup>31</sup> Belgio, Estonia, Finlandia, Francia, Irlanda, Germania, Italia, Paesi Bassi e Spagna.

ottime. Questi rispondenti hanno affermato che gli organismi notificati presentano periodicamente (di solito con scadenza annuale) relazioni di valutazione alle autorità notificanti e sono tenuti a partecipare alle riunioni del gruppo settoriale delle imbarcazioni da diporto.

Per quanto riguarda l'applicazione dei requisiti essenziali generali di cui all'allegato I, parte A, punto 2.1, della direttiva, molti Stati membri non hanno segnalato problemi specifici nell'interpretazione e nell'applicazione delle disposizioni pertinenti della direttiva<sup>32</sup>. Altri rispondenti<sup>33</sup> hanno però incontrato difficoltà nell'interpretare il termine "anno del modello" nel quadro dell'identificazione dell'unità da diporto. Due Stati membri<sup>34</sup> hanno segnalato difficoltà in merito al requisito essenziale di cui all'allegato I, parte A, punto 2.3, della direttiva (protezione contro la caduta in mare e mezzi di rientro a bordo) e alle relative norme armonizzate. Numerosi rispondenti<sup>35</sup> hanno sottolineato i problemi pratici connessi alla mancata determinazione della versione linguistica del manuale del proprietario di cui all'allegato I, parte A, punto 2.5, della direttiva. Due altri Stati membri<sup>36</sup> hanno segnalato discussioni in corso, in seno alle autorità di vigilanza del mercato, sull'interpretazione del requisito essenziale di cui all'allegato I, parte A, punto 2.4 della direttiva (visibilità a partire dalla posizione principale di pilotaggio).

In merito alle questioni concernenti i requisiti essenziali relativi alle emissioni di scarico dei motori di propulsione (allegato I, parte B, della direttiva), nessuno Stato membro ha segnalato problemi per quanto riguarda la chiarezza o l'applicazione dei limiti di emissioni di gas di scarico di cui all'allegato I, parte B, punti 2.1 e 2.2, della direttiva.

Neppure per quanto riguarda i cicli di prova e i carburanti di prova applicabili, di cui all'allegato I, parte B, punti 2.3 e 2.5, della direttiva, gli Stati membri hanno riferito problemi particolari. Per quanto riguarda la determinazione dei cicli di prova applicabili all'installazione di motori ibridi (combinazione di motore a combustione interna, generatore elettrico e motore elettrico), tuttavia, la Svezia ha osservato specificamente che finora nessun ciclo di prova è destinato espressamente alle applicazioni ibride; in generale, anzi, i motori usati in applicazioni a propulsione ibrida sono certificati nell'ambito dei cicli di prova esistenti.

In merito alla chiarezza e all'applicazione dei criteri di durata di cui all'allegato I, parte B, punto 3, della direttiva, i rispondenti non hanno segnalato alcun problema. Quanto ai requisiti essenziali in materia di emissioni acustiche (allegato I, parte C, della direttiva), gli Stati membri che hanno risposto a questa domanda non hanno indicato alcuna difficoltà in merito alla chiarezza o all'applicazione dei limiti di emissioni acustiche di cui all'allegato I, parte C, punto 1.1, della direttiva. Non hanno segnalato problemi neppure in merito alla chiarezza o all'applicazione dell'alternativa al test di misurazione del suono di cui all'allegato I, parte C,

---

<sup>32</sup> Austria, Belgio, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Portogallo, Slovacchia e Slovenia.

<sup>33</sup> Bulgaria, Finlandia, Francia, Italia, Paesi Bassi, Norvegia, Romania e Svezia.

<sup>34</sup> Francia e Italia.

<sup>35</sup> Cipro, Islanda, Paesi Bassi e Norvegia.

<sup>36</sup> Lettonia e Paesi Bassi.

punti 1.2 e 1.3, della direttiva. Alcuni Stati membri<sup>37</sup> hanno affermato di non avere né l'esperienza diretta, né il bisogno o l'opportunità di effettuare tali misurazioni, oppure di essersi basati sul contenuto della dichiarazione di conformità e sulle valutazioni compiute dagli organismi notificati o dal settore<sup>38</sup>.

## 5. Conclusioni e prospettive

Per dare seguito ai risultati della valutazione la Commissione intende:

- cooperare con le amministrazioni nazionali e le associazioni dei portatori di interessi per rendere i fabbricanti e gli utilizzatori finali maggiormente consapevoli dei propri diritti e dei propri obblighi;
- modificare ulteriormente il documento di orientamento sulla direttiva in merito alle disposizioni la cui chiarezza è stata giudicata insufficiente nella valutazione;
- esaminare in maniera più approfondita l'eventuale necessità di modifiche mirate della direttiva o di atti delegati o di esecuzione concernenti in particolare:
  - l'estensione dell'ambito di applicazione per includervi gli aliscafi da diporto, le case galleggianti o altre nuove unità da diporto;
  - l'adattamento al progresso tecnico per rivedere l'idoneità delle procedure di prova e dei cicli di prova attuali;
  - un approccio più efficace alla questione delle unità da diporto di seconda mano sul mercato;
  - la revisione delle definizioni e delle procedure relative a "trasformazione rilevante dell'imbarcazione", "modifica rilevante del motore", "competenze adeguate" e "anno del modello" nel quadro dell'identificazione dell'unità da diporto;
  - un esame più approfondito della necessità di modificare l'allegato V della direttiva, relativo all'APC, al fine di tener conto dei progressi delle conoscenze tecniche, dell'opportunità di assicurare la conformità equivalente e dei nuovi dati scientifici;
- intensificare l'applicazione della direttiva in tutti gli Stati membri, anche per mezzo di azioni comuni ai sensi del regolamento (UE) 2019/1020 sulla vigilanza del mercato e sulla conformità dei prodotti.

---

<sup>37</sup> Cipro, Irlanda e Paesi Bassi.

<sup>38</sup> Belgio, Italia e Spagna.

Per promuovere la conformità giuridica e tecnica dei prodotti immessi sul mercato dell'UE e la competitività degli operatori economici dell'Unione, la Commissione intensificherà i propri sforzi di coordinamento tramite i diversi gruppi di lavoro settoriali che coadiuvano il funzionamento della direttiva, al fine di garantire approcci concordati e armonizzati nell'attuazione e nell'applicazione della normativa e di offrire ai portatori di interessi orientamenti adeguati. In particolare, la Commissione continuerà a monitorare attentamente l'applicazione della direttiva in tutti gli Stati membri nonché le attività del gruppo di cooperazione amministrativa nel settore della direttiva. Suggestirà inoltre e favorirà azioni concertate per incoraggiare la cooperazione tra le autorità di vigilanza del mercato responsabili. La Commissione rileva inoltre che il regolamento (UE) 2019/1020 mira, tra l'altro, a rafforzare i controlli svolti dai funzionari doganali e dalle autorità nazionali per evitare che prodotti non sicuri siano immessi sul mercato dell'Unione.