



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0007244 P-4.22.25
del 30/07/2018



20490525

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea
Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari Esteri e della
Cooperazione Internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE – COM(2018) 278.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio
dott. Gaetano De Salvo

MODELLO

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

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE.

- **Codice della proposta:** COM(2018) 278 del 17/05/2018
- **Codice interistituzionale:** 2018/0139(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

La bozza di Regolamento fa parte del terzo pacchetto "l'Europa in movimento" in linea con gli impegni della nuova strategia della politica industriale che mira a completare il processo di modernizzazione della mobilità all'interno dell'Unione Europea. Difatti attualmente ogni volta che una nave arriva o parte da un porto gli operatori dei trasporti marittimi devono soddisfare una nutrita serie dei requisiti in materia di oneri amministrativi. La mancata armonizzazione di tali requisiti tra gli Stati membri provoca pesanti oneri amministrativi per gli operatori di settore. Il presente Regolamento si propone, quindi, di ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui trasporti marittimi introducendo per le navi procedure di dichiarazione semplificate, vigilarizzate e armonizzate al fine di migliorare l'interoperabilità e l'interconnessione tra i sistemi pertinenti, rendendo così più efficiente la condivisione e il riutilizzo dei dati al fine di creare uno spazio marittimo europeo senza frontiere.

Il regolamento, pertanto, si propone di abolire la Direttiva 2010/65/UE recepita con D.L. n. 179/2012 convertito con L. 221/2012 art. 8 comma 10.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

La proposta rispetta il principio di attribuzione e la base giuridica è l'articolo 100, paragrafo 2 del trattato: "Il Parlamento Europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea".

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto i porti non sono la destinazione finale delle merci trasportate via mare poiché una cospicua percentuale delle merci che transitano attraverso i porti proviene da un altro Stato membro ove si dirige. E' perciò nell'interesse dell'UE garantire che gli scali nei porti si svolgano senza difficoltà, sia per il bene del più vasto mercato internazionale dei trasporti, sia per migliorare la redditività dei notevoli

MODELLO

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

investimenti economici e degli interessi commerciali transfrontalieri legati al settore.

Non è possibile, all'attualità, quantificare gli oneri per gli Stati membri in quanto non sono stati ancora definiti i requisiti tecnici dell'interfaccia europea e conseguentemente quali debbano essere le modifiche tecniche dei sistemi attualmente in uso ai singoli stati membri per consentire lo scambio di dati ed informazioni attraverso l'interfaccia europea oggetto della proposta di regolamento.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto mira a standardizzare la trasmissione dei dati e delle informazioni necessarie per lo svolgimento delle formalità di arrivo e partenza delle navi così come stabilito dalle norme dell'Unione e Nazionali nonché ad armonizzare i correlati procedimenti amministrativi.

Il progetto non è di particolare urgenza.

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto mirano ad armonizzare le formalità di arrivo e partenza e ridurre i rispettivi costi. Difatti agli operatori marittimi viene spesso chiesto di presentare più volte le medesime informazioni in relazione allo stesso Stato in vero, rendendo efficienti gli scambi di informazioni tra le Autorità è possibile evitare tale duplicazione delle dichiarazioni conformemente all'obiettivo dell'UE di rispettare il principio delle dichiarazioni una tantum.

Non è possibile stabilire una tempistica di adozione del provvedimento in quanto lo stesso rappresenta una prima bozza che sarà oggetto di opportune rivisitazioni così come indicato dall'Unione Europea. Si ritiene opportuno una compiuta istruttoria tra i vari stati membri al fine di rendere l'attuazione del provvedimento in questione in linea con le finalità dello stesso atteso che attualmente le normative dei singoli Stati relative alle formalità di arrivo/partenza risultano non uniformi.

C. Valutazione d'impatto

All'attualità non è possibile effettuare una ponderata valutazione sull'impatto finanziario in quanto il provvedimento sarà oggetto di opportune rivisitazioni in considerazione che si è in una fase iniziale istruttoria e pertanto il provvedimento sarà suscettibile di modifiche e integrazioni. Si evidenzia che ad oggi sono stati spesi circa 11 milioni di euro per realizzare un sistema informatico che assicura l'applicazione della direttiva 2010/65 nei principali 38 porti nazionali con una copertura del traffico commerciale pari al 80%, e che è stato contrattualizzata l'installazione di un nuovo sistema informatico da installare in altri 45 porti

MODELLO

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

con un impegno finanziario pari a 3,5 milioni di euro

Il provvedimento avrà sicuri effetti positivi in materia di semplificazione/armonizzazione/innovazione quale adeguamento della normativa nazionale al provvedimento in questione *si dovrà prevedere la modifica dell'art. 179 del C.D.N.* potrebbe seguire la necessità di modificare alcune norme nazionali che disciplinano le formalità di arrivo/partenza e sosta delle navi.

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).

Gli effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa sono di sicuro positivi.

Per quanto riguarda i costi di adeguamento si rifà a quanto già illustrato al riguardo nei precedenti punti della relazione.

L'impatto sui cittadini e sull'impresa di settore sarà sicuramente positivo in quanto il provvedimento riduce gli oneri amministrativi a carico degli operatori marittimi con una conseguenziale riduzione dei costi che migliorerà la redditività degli investimenti economici e degli interessi commerciali transfrontalieri legati al settore in quanto l'attuale mancanza di armonizzazione delle procedure amministrative tra i differenti Stati membri provoca pesanti oneri amministrativi e non per gli operatori.

Altro

//