



### Sommario

#### I Atti legislativi

##### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2016/1627 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo a un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio** ..... 1
- ★ **Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE <sup>(1)</sup>** ..... 53

##### DIRETTIVE

- ★ **Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE** ..... 118

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE



## I

(Atti legislativi)

## REGOLAMENTI

### REGOLAMENTO (UE) 2016/1627 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 settembre 2016

relativo a un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'obiettivo della politica comune della pesca (PCP), quale definito nel regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, è assicurare uno sfruttamento delle risorse acquatiche viventi in condizioni sostenibili sotto il profilo economico, ambientale e sociale.
- (2) L'Unione è parte contraente della convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico <sup>(4)</sup> («convenzione»).
- (3) Nella sua 15<sup>a</sup> riunione straordinaria del 2006, la commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico («ICCAT»), istituita dalla convenzione, ha adottato la raccomandazione 06-05 volta a istituire un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo, la cui scadenza è fissata nel 2022 («piano di ricostituzione»). Tale raccomandazione è entrata in vigore il 13 giugno 2007.
- (4) Il piano di ricostituzione tiene conto delle specificità dei diversi tipi di attrezzi e tecniche di pesca. Nell'attuare il piano di ricostituzione, l'Unione e gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per promuovere attività di pesca costiera e l'utilizzo di attrezzi e tecniche di pesca selettivi, caratterizzati da un ridotto impatto ambientale, compresi gli attrezzi e le tecniche utilizzati nella pesca artigianale e tradizionale, contribuendo in tal modo ad un equo tenore di vita per le economie locali.

<sup>(1)</sup> GU C 383 del 17.11.2015, pag. 100.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 23 giugno 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 18 luglio 2016.

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013 relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 22).

<sup>(4)</sup> Convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (GU L 162 del 18.6.1986, pag. 34).

- (5) La raccomandazione ICCAT 06-05 è stata attuata nel diritto dell'Unione dal regolamento (CE) n. 1559/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (6) Nella sua 16<sup>a</sup> riunione straordinaria del 2008 l'ICCAT ha adottato la raccomandazione 08-05 che modifica la raccomandazione 06-05. Per ricostituire lo stock di tonno rosso, la raccomandazione 08-05 prevedeva una progressiva riduzione del totale ammissibile di catture per il periodo 2007-2011, restrizioni dell'attività di pesca in zone e periodi determinati, una nuova taglia minima per il tonno rosso, misure applicabili alle attività di pesca sportiva e ricreativa, misure riguardanti la capacità di pesca e di allevamento, nonché un rafforzamento del programma di ispezione internazionale congiunta dell'ICCAT.
- (7) La raccomandazione ICCAT 08-05 è stata attuata nel diritto dell'Unione dal regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio <sup>(2)</sup>.
- (8) Nella sua 17<sup>a</sup> riunione straordinaria del 2010 l'ICCAT ha adottato la raccomandazione 10-04 che modifica la raccomandazione 08-05. Ai fini della ricostituzione dello stock di tonno rosso, la raccomandazione 10-04 ha introdotto un'ulteriore riduzione del totale ammissibile di catture e della capacità di pesca e rafforzato le misure di controllo, in particolare per quanto riguarda le operazioni di trasferimento e ingabbiamento. Essa ha inoltre previsto la formulazione, nel 2012, di ulteriori pareri del comitato permanente della ricerca e delle statistiche ICCAT («SCRS») con riguardo all'individuazione di zone di riproduzione e alla creazione di santuari.
- (9) Per attuare nel diritto dell'Unione le misure di conservazione internazionali rivedute della raccomandazione 10-04, il regolamento (CE) n. 302/2009 è stato modificato dal regolamento (UE) n. 500/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (10) Nella sua 18<sup>a</sup> riunione straordinaria del 2012 l'ICCAT ha adottato la raccomandazione 12-03 che modifica la raccomandazione 10-04. Per rafforzare l'efficacia del piano di ricostituzione, la raccomandazione 12-03 ha previsto misure tecniche riguardanti le operazioni di trasferimento e ingabbiamento di tonni rossi vivi, nuovi obblighi in materia di dichiarazione delle catture, l'attuazione del programma di osservazione regionale dell'ICCAT e modifiche delle campagne di pesca. Essa ha inoltre rafforzato il ruolo dell'SCRS per quanto riguarda la valutazione degli stock di tonno rosso.
- (11) Nella sua 23<sup>a</sup> riunione ordinaria del 2013 l'ICCAT ha adottato la raccomandazione 13-07 che modifica la raccomandazione 12-03 introducendo piccole modifiche sulle campagne di pesca che non interessano la flotta dell'Unione. Ha inoltre adottato la raccomandazione 13-08 che integra il piano di ricostituzione. La raccomandazione 13-08 ha istituito una procedura comune per l'utilizzo di sistemi di fotocamere stereoscopiche per stimare i quantitativi di tonno rosso nel punto di ingabbiamento e ha introdotto una data flessibile per l'inizio della campagna di pesca delle tonniere con lenze e canne e delle imbarcazioni con lenze trainate nell'Atlantico orientale.
- (12) Per attuare nel diritto dell'Unione misure essenziali, come le misure sulle campagne di pesca contenute nelle raccomandazioni 12-03 e 13-08, il regolamento (CE) n. 302/2009 è stato ulteriormente modificato dal regolamento (UE) n. 544/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>.
- (13) Nella sua 19<sup>a</sup> riunione straordinaria del 2014, l'ICCAT ha adottato la raccomandazione 14-04 che modifica la raccomandazione 13-07 e abroga la raccomandazione 13-08. Se da un lato sono state razionalizzate alcune disposizioni di controllo vigenti, dall'altro sono state ulteriormente specificate le procedure per l'uso di fotocamere stereoscopiche nel punto di ingabbiamento e sono state introdotte nel piano di ricostituzione misure specifiche per le operazioni di rilascio e per il trattamento degli esemplari morti.
- (14) La raccomandazione 14-04 è vincolante per l'Unione.
- (15) È opportuno attuare nel diritto dell'Unione tutte le modifiche del piano di ricostituzione adottate dall'ICCAT nel 2012, 2013 e 2014 che non sono ancora state attuate. Poiché tale attuazione riguarda il piano di ricostituzione i cui obiettivi e le cui misure sono stati definiti dall'ICCAT, il presente regolamento non copre l'intero contenuto dei piani pluriennali quale definito agli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. 1380/2013.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1559/2007 del Consiglio, del 17 dicembre 2007, che istituisce un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo e che modifica il regolamento (CE) n. 520/2007 (GU L 340 del 22.12.2007, pag. 8).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio, del 6 aprile 2009, concernente un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo che modifica il regolamento (CE) n. 43/2009 e che abroga il regolamento (CE) n. 1559/2007 (GU L 96 del 15.4.2009, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 500/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2012, recante modifica del regolamento (CE) n. 302/2009 concernente un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo (GU L 157 del 16.6.2012, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) n. 544/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, recante modifica del regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio concernente un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo (GU L 163 del 29.5.2014, pag. 7).

- (16) Il regolamento (UE) n. 1380/2013 stabilisce il concetto di taglie minime di riferimento per la conservazione. Al fine di garantire la coerenza, il concetto di taglie minime dell'ICCAT dovrebbe essere recepito nel diritto dell'Unione in modo conforme alle taglie minime di riferimento per la conservazione. Di conseguenza, i riferimenti del regolamento delegato (UE) 2015/98<sup>(1)</sup> della Commissione alle taglie minime del tonno rosso andrebbero letti come riferimenti alle taglie minime di riferimento per la conservazione nel presente regolamento.
- (17) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni del presente regolamento in relazione alle operazioni di trasferimento e ingabbiamento e alla registrazione e comunicazione delle attività delle navi e delle tonnare. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(2)</sup>.
- (18) Talune disposizioni del regolamento (CE) n. 302/2009 sono diventate obsolete, in particolare perché disciplinate da altri atti dell'Unione, e dovrebbero essere soppresse. Altre disposizioni dovrebbero essere aggiornate per tener conto delle modifiche della legislazione, in particolare quelle risultanti dall'adozione del regolamento (UE) n. 1380/2013.
- (19) In particolare, il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio<sup>(3)</sup> istituisce un regime unionale di controllo, ispezione ed esecuzione dotato di un approccio globale e integrato, volto a garantire il rispetto di tutte le norme della PCP, e il regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione<sup>(4)</sup> stabilisce le modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009. Il regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio<sup>(5)</sup> istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata. Tali atti disciplinano attualmente alcuni aspetti contemplati dal regolamento (CE) n. 302/2009, in particolare dall'articolo 33 relativo alle misure di esecuzione e dall'allegato VIII relativo alla comunicazione dei messaggi del sistema di controllo via satellite («SCP»). Pertanto non è necessario includere tali disposizioni nel presente regolamento.
- (20) A norma del regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011, per calcolare il peso vivo equivalente del tonno rosso trasformato si applicano, anche ai fini del presente regolamento, i coefficienti di conversione adottati dall'SCRS.
- (21) Inoltre, a norma dell'articolo 95 del regolamento (CE) n. 1224/2009, è stata adottata la decisione di esecuzione 2014/156/UE della Commissione<sup>(6)</sup>. Tale decisione di esecuzione stabilisce, tra l'altro, i parametri di riferimento e gli obiettivi per il controllo della pesca del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.
- (22) La raccomandazione ICCAT 06-07 istituisce un programma di campionamento per la stima del numero di esemplari per taglia nell'ambito delle attività di allevamento del tonno rosso. Tale disposizione è stata attuata dall'articolo 10 del regolamento (CE) n. 302/2009. Non è necessario includere nel presente regolamento disposizioni specifiche sul programma di campionamento, in quanto l'esigenza di tale programma è ora pienamente soddisfatta dai programmi istituiti dal paragrafo 83 della raccomandazione 14-04, che deve essere attuata dal presente regolamento.
- (23) Per ragioni di chiarezza, semplificazione e certezza del diritto, è opportuno pertanto che il regolamento (CE) n. 302/2009 sia abrogato.

<sup>(1)</sup> Regolamento delegato (UE) 2015/98 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo al recepimento degli obblighi internazionali dell'Unione, di cui all'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, ai sensi della convenzione internazionale per la conservazione dei tonnid dell'Atlantico e della convenzione sulla futura cooperazione multilaterale per la pesca nell'Atlantico nord-occidentale (GU L 16 del 23.1.2015, pag. 23).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo unionale per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 847/96, (CE) n. 2371/2002, (CE) n. 811/2004, (CE) n. 768/2005, (CE) n. 2115/2005, (CE) n. 2166/2005, (CE) n. 388/2006, (CE) n. 509/2007, (CE) n. 676/2007, (CE) n. 1098/2007, (CE) n. 1300/2008, (CE) n. 1342/2008 e che abroga i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1627/94 e (CE) n. 1966/2006 (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione, dell'8 aprile 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca (GU L 112 del 30.4.2011, pag. 1).

<sup>(5)</sup> Regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio, del 29 settembre 2008, che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, che modifica i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1936/2001 e (CE) n. 601/2004 e che abroga i regolamenti (CE) n. 1093/94 e (CE) n. 1447/1999 (GU L 286 del 29.10.2008, pag. 1).

<sup>(6)</sup> Decisione di esecuzione 2014/156/UE della Commissione, del 19 marzo 2014, che istituisce un programma specifico di controllo e ispezione delle attività di pesca che sfruttano gli stock di tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo e di pesce spada nel Mediterraneo, e delle attività di pesca che sfruttano gli stock di sardine e acciughe nel Mar Adriatico settentrionale (GU L 85 del 21.3.2014, pag. 15).

- (24) Ai fini del rispetto degli obblighi internazionali incombenti all'Unione ai sensi della convenzione, il regolamento delegato (UE) 2015/98 prevede deroghe all'obbligo di sbarco del tonno rosso di cui all'articolo 15 del regolamento (UE) n. 1380/2013. Il regolamento delegato (UE) 2015/98 attua talune disposizioni della raccomandazione ICCAT 13-07 che stabiliscono l'obbligo di rigetto e di rilascio in mare per le navi e le tonnare che praticano la cattura del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo in determinati casi. Il presente regolamento non deve pertanto necessariamente contemplare detti obblighi di rigetto e di rilascio in mare e lascia di conseguenza impregiudicate le corrispondenti disposizioni di cui al regolamento delegato (UE) 2015/98,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### CAPO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

#### Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i principi generali per l'applicazione, da parte dell'Unione, del piano di ricostituzione quale definito all'articolo 3, punto 1.
2. Il presente regolamento si applica al tonno rosso (*Thunnus thynnus*) nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.

#### Articolo 2

#### Obiettivo

L'obiettivo del presente regolamento, in conformità del piano di ricostituzione quale definito all'articolo 3, punto 1, è raggiungere entro il 2022 una biomassa di tonno rosso corrispondente al rendimento massimo sostenibile con una probabilità di raggiungere tale obiettivo pari almeno al 60 %.

#### Articolo 3

#### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «piano di ricostituzione»: il piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso raccomandato dall'ICCAT, applicabile dal 2007 al 2022;
- 2) «nave da pesca»: qualsiasi imbarcazione a motore adibita o destinata allo sfruttamento commerciale delle risorse di tonno rosso, incluse le navi da cattura, le navi officina, le navi d'appoggio, i rimorchiatori, le navi che partecipano a operazioni di trasbordo, le navi da trasporto attrezzate per il trasporto di prodotti del tonno e le navi ausiliarie, eccettuate le navi container;
- 3) «nave da cattura»: un'imbarcazione utilizzata ai fini della cattura commerciale delle risorse di tonno rosso;
- 4) «nave officina»: una nave a bordo della quale i prodotti della pesca subiscono una o più delle seguenti operazioni, prima dell'imballaggio: sfilettatura o affettazione, congelamento e/o trasformazione;
- 5) «nave ausiliaria»: qualsiasi imbarcazione utilizzata per il trasporto di tonno rosso morto (non trasformato) da una gabbia da trasporto o da allevamento, una rete a circuizione o una tonnara a un porto designato e/o a una nave officina;
- 6) «rimorchiatore»: qualsiasi imbarcazione utilizzata per rimorchiare le gabbie;
- 7) «nave d'appoggio»: qualsiasi altra nave da pesca di cui al punto 2;
- 8) «praticare la pesca attiva»: per qualsiasi nave da cattura o tonnara, il fatto di praticare la pesca del tonno rosso come specie bersaglio in una determinata campagna di pesca;

- 9) «operazione di pesca congiunta»: qualsiasi operazione realizzata da due o più tonniere con reti a circuizione, in cui le catture di una tonniere con reti a circuizione siano attribuite a una o più altre tonniere con reti a circuizione secondo un criterio di ripartizione;
- 10) «operazione di trasferimento»:
  - i) qualsiasi trasferimento di tonno rosso vivo dalla rete della nave da cattura alla gabbia da trasporto,
  - ii) qualsiasi trasferimento di tonno rosso vivo da una gabbia da trasporto a un'altra gabbia da trasporto,
  - iii) qualsiasi trasferimento di una gabbia contenente tonno rosso da un rimorchiatore a un altro rimorchiatore,
  - iv) qualsiasi trasferimento di tonno rosso vivo da un'azienda a un'altra azienda,
  - v) qualsiasi trasferimento di tonno rosso vivo dalla tonnara alla gabbia da trasporto;
- 11) «trasferimento di controllo»: qualsiasi trasferimento supplementare effettuato su richiesta degli operatori della nave da pesca/dell'azienda o delle autorità di controllo al fine di verificare il numero di pesci trasferiti;
- 12) «tonnara»: una rete fissa, ancorata al fondo, generalmente comprendente una rete guida che convoglia il tonno verso un'area recintata o una serie di aree recintate in cui esso è tenuto prima della raccolta;
- 13) «ingabbiamento»: il trasferimento del tonno rosso vivo dalla gabbia da trasporto o dalla tonnara alle gabbie da allevamento;
- 14) «allevamento»: l'ingabbiamento del tonno rosso nelle aziende e la successiva alimentazione al fine di ingrassarlo e accrescerne la biomassa totale;
- 15) «azienda»: impianto utilizzato per allevare il tonno rosso catturato da tonnare e/o tonniere con reti a circuizione;
- 16) «raccolta»: l'abbattimento del tonno rosso nelle aziende o nelle tonnare;
- 17) «trasbordo»: lo scarico, per intero o in parte, del pescato detenuto a bordo di una nave da pesca verso un'altra nave da pesca. Il fatto di scaricare esemplari di tonno rosso morto dalla rete a circuizione o dal rimorchiatore verso una nave ausiliaria non è considerato un trasbordo;
- 18) «pesca sportiva»: una pesca non commerciale praticata da soggetti appartenenti a un'organizzazione sportiva nazionale o in possesso di una licenza sportiva nazionale;
- 19) «pesca ricreativa»: una pesca non commerciale praticata da soggetti che non appartengono a un'organizzazione sportiva nazionale e che non sono in possesso di una licenza sportiva nazionale;
- 20) «fotocamera stereoscopica»: una fotocamera con due o più obiettivi, ciascuno dei quali è dotato di un sensore di immagini o di un supporto di pellicola separato, che consente la cattura di immagini tridimensionali;
- 21) «fotocamera di controllo»: una fotocamera stereoscopica e/o videocamera convenzionale utilizzate ai fini dei controlli previsti dal presente regolamento;
- 22) «BCD» o «BCD elettronico»: Bluefin Catch Document, documento di cattura del tonno rosso. Nei casi opportuni il riferimento al BCD è sostituito da eBCD;
- 23) «Stato membro responsabile» o «Stato membro responsabile di»: lo Stato membro di bandiera o lo Stato membro nella cui giurisdizione rientra la tonnara o l'azienda oppure, se l'azienda o la tonnara si trova in alto mare, lo Stato membro in cui ha sede l'operatore della tonnara o dell'azienda;
- 24) «compito II»: il compito II quale definito dall'ICCAT nel «Manuale operativo per le statistiche e il campionamento dei tonnidi e delle specie affini nell'Oceano Atlantico» (terza edizione, ICCAT, 1990);
- 25) «PCC»: le parti contraenti della convenzione e le parti, entità o entità di pesca non contraenti cooperanti;
- 26) «zona della convenzione»: la zona geografica in cui si applicano le misure ICCAT, quale definita all'articolo 1 della convenzione.

*Articolo 4***Lunghezza delle navi**

Le lunghezze delle navi menzionate nel presente regolamento sono intese come lunghezze fuori tutto.

## CAPO II

**MISURE DI GESTIONE***Articolo 5***Condizioni inerenti alle misure di gestione**

1. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie per assicurare che lo sforzo di pesca delle sue navi da cattura e delle sue tonnare sia commisurato alle possibilità di pesca di tonno rosso di cui esso dispone nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.
2. Sono vietati riporti di eventuali contingenti non utilizzati.
3. È vietato il noleggio di navi da pesca dell'Unione per la pesca del tonno rosso operanti nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.

*Articolo 6***Presentazione di piani di pesca annuali, piani di gestione della capacità di pesca e piani di gestione dell'allevamento**

1. Entro il 31 gennaio di ogni anno, ciascuno Stato membro che dispone di un contingente di tonno rosso trasmette alla Commissione:
  - a) un piano di pesca annuale per le navi da cattura e le tonnare che praticano la pesca del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo;
  - b) un piano di gestione annuale della capacità di pesca inteso a garantire che la capacità di pesca dello Stato membro sia commisurata al contingente a esso assegnato.
2. La Commissione compila i piani di cui al paragrafo 1 e li integra nel piano di pesca e di gestione della capacità dell'Unione. La Commissione trasmette al segretariato dell'ICCAT entro il 15 febbraio di ogni anno per esame e approvazione.
3. Entro il 15 aprile di ogni anno, gli Stati membri che intendono modificare il vigente piano ICCAT relativo alla capacità di allevamento inviano un piano di gestione annuale dell'allevamento alla Commissione, che lo trasmette al segretariato dell'ICCAT.

*Articolo 7***Piani di pesca annuali**

1. Il piano di pesca annuale presentato da ciascuno Stato membro che dispone di un contingente di tonno rosso definisce i contingenti assegnati a ciascun gruppo di attrezzi di cui agli articoli 11 e 12, incluse le informazioni su:
  - a) per le navi da cattura di lunghezza superiore a 24 metri comprese nell'elenco delle navi di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera a), i contingenti individuali ad esse assegnati nonché le misure predisposte per garantire il rispetto dei contingenti individuali e delle catture accessorie autorizzate;
  - b) per le navi da cattura di dimensioni inferiori a 24 metri e le tonnare, almeno i contingenti assegnati alle organizzazioni di produttori o ai gruppi di navi che praticano la pesca con un tipo di attrezzo simile.



2. In deroga al paragrafo 1, lettera a), il contingente individuale assegnato a ciascuna nave da cattura di lunghezza superiore a 24 metri può essere presentato non oltre 30 giorni prima dell'inizio della campagna di pesca applicabile a ciascuna di tali navi.
3. Eventuali modifiche successive del piano di pesca annuale o dei contingenti individuali assegnati per le navi da cattura di lunghezza superiore a 24 metri e incluse nell'elenco di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera a), sono trasmesse dallo Stato membro interessato alla Commissione almeno tre giorni prima dell'esercizio dell'attività corrispondente alla modifica in questione. La Commissione trasmette la modifica al segretariato dell'ICCAT almeno 48 ore prima dell'esercizio dell'attività corrispondente alla modifica in questione.

#### Articolo 8

### Assegnazione delle possibilità di pesca

In conformità dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 1380/2013, in sede di assegnazione delle possibilità di pesca a loro disposizione, gli Stati membri utilizzano criteri trasparenti e oggettivi anche di tipo ambientale, sociale ed economico e si adoperano inoltre per ripartire equamente i contingenti nazionali tra i vari segmenti di flotta tenendo conto della pesca tradizionale e artigianale nonché per prevedere incentivi per le navi da pesca dell'Unione che impiegano attrezzi da pesca selettivi o che utilizzano tecniche di pesca caratterizzate da un ridotto impatto ambientale.

#### Articolo 9

### Piani di gestione della capacità di pesca

1. Il piano annuale di gestione della capacità di pesca presentato da ciascuno Stato membro che dispone di un contingente di tonno rosso è conforme alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il numero massimo di tonnare registrate in uno Stato membro e di navi da pesca battenti bandiera di uno Stato membro che possono pescare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare o sbarcare tonno rosso è determinato in conformità del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1380/2013.
3. Il numero massimo e la stazza lorda corrispondente di navi da pesca battenti bandiera di uno Stato membro che praticano la pesca del tonno rosso è limitato al numero, e alla stazza lorda totale corrispondente, di navi da pesca battenti bandiera di tale Stato membro che hanno pescato, detenuto a bordo, trasbordato, trasportato o sbarcato tonno rosso fra il 1° gennaio 2007 e il 1° luglio 2008. Tale limite si applica alle navi da cattura per tipo di attrezzo.
4. Per le navi autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso in virtù della deroga di cui all'articolo 14, paragrafo 2, l'allegato I stabilisce condizioni aggiuntive per determinare il numero massimo delle navi da pesca.
5. Il numero massimo di tonnare di uno Stato membro adibite alla pesca del tonno rosso è limitato al numero di tonnare autorizzate da tale Stato membro entro il 1° luglio 2008.
6. In deroga ai paragrafi 3 e 5 del presente articolo, per gli anni 2016 e 2017, se uno Stato membro è in grado di dimostrare che la propria capacità di pesca potrebbe non consentire il pieno utilizzo del contingente assegnatogli, esso può decidere di includere un maggior numero di navi e di tonnare nei propri piani di pesca annuali di cui all'articolo 7.
7. Per gli anni 2016 e 2017, ogni Stato membro limita il numero delle proprie tonniere con reti a circuizione al numero di tonniere con reti a circuizione autorizzate nel 2013 o 2014. Ciò non si applica alle tonniere con reti a circuizione operanti in forza della deroga di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera b).
8. Ai fini dell'elaborazione dei piani di gestione della capacità di pesca, il calcolo della capacità di pesca di ciascuno Stato membro si basa sui migliori tassi di cattura per nave e per attrezzo stimati dall'SCRS nel suo rapporto del 2009 <sup>(1)</sup> e approvati dall'ICCAT nella riunione intersessione del Comitato di conformità dell'ICCAT del 2010. A seguito delle revisioni dei suddetti tassi di cattura da parte dell'SCRS, gli Stati membri devono sempre applicare i tassi di cattura più recenti approvati dall'ICCAT.

<sup>(1)</sup> Relazione della riunione intersessione del comitato di conformità, (Madrid, Spagna — 24-26 febbraio 2010), punto 5 e appendice 3 dell'allegato 4.2.

*Articolo 10***Piani di gestione dell'allevamento**

1. Il piano di gestione dell'allevamento annuale presentato da ciascuno Stato membro è conforme alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La capacità massima di allevamento e di ingrasso del tonno rosso di ciascuno Stato membro e il quantitativo massimo di catture di tonno rosso selvatico che ciascuno Stato membro può assegnare sono determinati in conformità del TFUE e dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1380/2013.
3. La capacità massima di allevamento e di ingrasso del tonno rosso di uno Stato membro è limitata alla capacità di allevamento e di ingrasso del tonno rosso di cui dispongono le aziende di tale Stato membro che figuravano nel registro ICCAT degli impianti di allevamento o che erano autorizzate e dichiarate all'ICCAT al 1° luglio 2008.
4. Il quantitativo massimo di catture di tonno rosso selvatico che può essere immesso nelle aziende di uno Stato membro è limitato al quantitativo immesso registrato presso l'ICCAT dalle aziende di tale Stato membro negli anni 2005, 2006, 2007 o 2008.
5. Ciascuno Stato membro assegna alle proprie aziende un quantitativo annuo massimo di catture di tonno rosso selvatico nei limiti del quantitativo massimo di cui al paragrafo 4.

## CAPO III

**MISURE TECNICHE**

## SEZIONE I

**Campagne di pesca***Articolo 11***Navi con palangari, tonniere con reti a circuizione, navi da traino pelagiche, tonnare e pesca sportiva e ricreativa**

1. La pesca del tonno rosso è autorizzata nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo per le grandi navi da cattura con palangari pelagici di lunghezza superiore a 24 metri dal 1° gennaio al 31 maggio, a eccezione della zona delimitata a ovest dal meridiano 10 O e a nord dal parallelo 42 N, nonché della zona economica esclusiva norvegese, in cui tale pesca è autorizzata dal 1° agosto al 31 gennaio.
2. La pesca del tonno rosso con tonniere con reti a circuizione è autorizzata nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo dal 26 maggio al 24 giugno, ad eccezione della zona economica esclusiva norvegese, in cui tale pesca è autorizzata dal 25 giugno al 31 ottobre.
3. La pesca del tonno rosso praticata da navi da traino pelagiche è autorizzata nell'Atlantico orientale dal 16 giugno al 14 ottobre.
4. La pesca sportiva e ricreativa del tonno rosso è autorizzata nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo nel periodo dal 16 giugno al 14 ottobre.
5. La pesca del tonno rosso con attrezzi diversi da quelli di cui ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo e all'articolo 12, comprese le tonnare, è autorizzata tutto l'anno conformemente alle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT.

*Articolo 12***Tonniere con lenze e canne e imbarcazioni con lenze trainate**

1. La pesca del tonno rosso praticata da tonniere con lenze e canne e imbarcazioni con lenze trainate è autorizzata nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo dal 1° luglio al 31 ottobre.

2. A condizione che ciò non incida sulla protezione delle zone di riproduzione e che la durata complessiva della campagna di pesca per le attività in questione non superi quattro mesi, ogni Stato membro può stabilire una diversa data di inizio per la campagna di pesca delle tonniere con lenze e canne e delle imbarcazioni con lenze trainate battenti la propria bandiera e operanti nell'Atlantico orientale.
3. Ciascuno Stato membro specifica nel piano di pesca annuale di cui all'articolo 7 se le date di inizio di tali attività di pesca sono state modificate, indicando le coordinate delle zone interessate.

## SEZIONE 2

### **Taglie minime di riferimento per la conservazione, catture accidentali e catture accessorie**

#### Articolo 13

#### **Obbligo di sbarco**

Le disposizioni della presente sezione si applicano fatto salvo l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 1380/2013, comprese eventuali deroghe al medesimo.

#### Articolo 14

#### **Taglia minima di riferimento per la conservazione**

1. La taglia minima di riferimento per la conservazione per il tonno rosso catturato nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo è di 30 kg o 115 cm (lunghezza alla forca).
2. In deroga al paragrafo 1, la taglia minima di riferimento per la conservazione per il tonno rosso è di 8 kg o 75 cm (lunghezza alla forca) nei casi seguenti:
  - a) tonno rosso catturato nell'Atlantico orientale da tonniere con lenze e canne e imbarcazioni con lenze trainate;
  - b) tonno rosso catturato nel mare Adriatico a fini d'allevamento;
  - c) tonno rosso catturato nel Mediterraneo nell'ambito della pesca costiera e della pesca artigianale di pesce fresco da tonniere con lenze e canne, navi con palangari e navi con lenze a mano.
3. Le condizioni specifiche applicabili alla deroga di cui al paragrafo 2 sono definite nell'allegato I.
4. Gli Stati membri interessati rilasciano alle navi autorizzazioni specifiche per pescare in virtù della deroga di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Le navi interessate sono indicate nell'elenco delle navi da cattura di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera a). A tal fine si applicano le disposizioni di cui agli articoli 20 e 21.

#### Articolo 15

#### **Catture accidentali**

1. Fatto salvo l'articolo 14, paragrafo 1, per tutte le navi da cattura e le tonnare che praticano la pesca attiva del tonno rosso sono consentite catture accidentali per un massimo del 5 % di tonno rosso di peso compreso tra 8 e 30 kg o con lunghezza alla forca compresa tra 75 e 115 cm.
2. La percentuale del 5 % di cui al paragrafo 1 è calcolata in base alle catture totali di tonno rosso, espresse in numero di esemplari presenti a bordo della nave o nella tonnara in qualsiasi momento dopo ogni operazione di pesca.
3. Le catture accidentali sono detratte dal contingente dello Stato membro responsabile della nave da cattura o della tonnara.

4. Alle catture accidentali di tonno rosso si applicano gli articoli 25, 30, 31 e 32.

#### *Articolo 16*

##### **Catture accessorie**

1. Ciascuno stato membro prevede le catture accessorie di tonno rosso nell'ambito del proprio contingente e ne informa la Commissione al momento della trasmissione del proprio piano di pesca. Tale previsione assicura che siano detratti dal proprio contingente tutti gli esemplari morti.
2. Le navi da pesca dell'Unione che non praticano la pesca attiva del tonno rosso provvedono affinché le catture accessorie di tonno rosso non superino, in qualsiasi momento a seguito di un'operazione di pesca, il 5 % delle catture totali presenti a bordo in peso o numero di pesci. Il calcolo della suddetta percentuale in base al numero di pesci si applica unicamente nel caso del tonno e delle specie affini gestite dall'ICCAT. Ciascuno Stato membro detrae dal proprio contingente tutti gli esemplari morti presenti nelle catture accessorie.
3. Per gli Stati membri che non dispongono di un contingente di tonno rosso, le catture accessorie in questione sono detratte dal contingente specifico dell'Unione per le catture accessorie di tonno rosso stabilito in conformità del TFUE e dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1380/2013.
4. La cattura di tonno rosso deve essere evitata in caso di esaurimento del contingente assegnato allo Stato membro della nave da pesca o della tonnara interessata. Gli esemplari morti di tonno rosso devono essere sbarcati interi e non trasformati e formano oggetto di confisca e di opportune misure di follow-up. Conformemente all'articolo 29, ciascuno Stato membro fornisce ogni anno alla Commissione le informazioni relative al quantitativo di esemplari morti di tonno rosso alla Commissione, che ne informa il segretariato dell'ICCAT.
5. Le procedure di cui agli articoli 27, 30, 31, 32 e 56 si applicano alle catture accessorie.

#### SEZIONE 3

##### **Utilizzo di mezzi aerei**

#### *Articolo 17*

##### **Utilizzo di mezzi aerei**

È vietato l'utilizzo di mezzi aerei, in particolare aeromobili, elicotteri o qualsiasi tipo di velivoli senza pilota per la ricerca del tonno rosso.

#### CAPO IV

##### **PESCA SPORTIVA E PESCA RICREATIVA**

#### *Articolo 18*

##### **Contingente specifico per la pesca sportiva e la pesca ricreativa**

Gli Stati membri che dispongono di un contingente di tonno rosso regolamentano la pesca sportiva e la pesca ricreativa assegnando un contingente specifico a tali attività di pesca e ne informano la Commissione al momento della trasmissione del proprio piano di pesca.

#### *Articolo 19*

##### **Pesca sportiva e pesca ricreativa**

1. Gli Stati membri che dispongono di un contingente di tonno rosso regolamentano la pesca sportiva e la pesca ricreativa rilasciando alle navi autorizzazioni per l'esercizio della pesca sportiva e della pesca ricreativa.

2. Nell'ambito della pesca sportiva e della pesca ricreativa non è consentito catturare più di un esemplare di tonno rosso al giorno per nave.
3. Gli esemplari di tonno rosso sbarcati sono interi, senza visceri né branchie. Ciascuno Stato membro adotta le necessarie misure per garantire, nella maggiore misura possibile, il rilascio di tonni rossi, in particolare del novellame, catturati vivi nell'ambito della pesca ricreativa e della pesca sportiva.
4. È vietata la commercializzazione di tonno rosso catturato nell'ambito di attività di pesca sportiva e di pesca ricreativa.
5. Gli Stati membri registrano i dati di cattura comprensivi del peso e della lunghezza di ciascun esemplare di tonno rosso catturato durante la pesca sportiva e la pesca ricreativa e trasmettono alla Commissione i dati dell'anno precedente entro il 30 giugno di ogni anno. La Commissione trasmette tali informazioni all'SCRS.
6. Gli Stati membri imputano le catture morte della pesca sportiva e della pesca ricreativa al contingente ad essi assegnato in conformità dell'articolo 7, paragrafo 1, e dell'articolo 18.

#### CAPO V

### MISURE DI CONTROLLO

#### SEZIONE 1

#### *Registri delle navi e delle tonnare*

#### Articolo 20

#### **Registri delle navi**

1. Gli Stati membri trasmettono ogni anno per via elettronica alla Commissione, un mese prima dell'inizio delle campagne di pesca di cui agli articoli 11 e 12, se applicabili, e comunque un mese prima dell'inizio del periodo di autorizzazione:
  - a) l'elenco di tutte le navi da cattura battenti la propria bandiera autorizzate a praticare la pesca attiva del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo in virtù di un'autorizzazione di pesca;
  - b) l'elenco di tutte le altre navi da pesca, diverse dalle navi da cattura, battenti la propria bandiera autorizzate a effettuare operazioni in relazione al tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.
2. Entrambi gli elenchi sono elaborati secondo il modello stabilito dall'ICCAT nei propri orientamenti per la presentazione dei dati e delle informazioni.
3. In un determinato anno civile, una nave da pesca può essere inserita in entrambi gli elenchi di cui al paragrafo 1, purché non contemporaneamente.
4. Negli elenchi di cui al paragrafo 1 del presente articolo figurano il nome della nave e il numero di registro della flotta dell'Unione (CFR) quale definito nell'allegato I del regolamento (CE) n. 26/2004 della Commissione <sup>(1)</sup>.
5. Non è ammessa la trasmissione di elenchi con valore retroattivo. Modifiche successive degli elenchi di cui al paragrafo 1 nel corso di un anno civile sono accettate solo se la nave da pesca notificata è impossibilitata a partecipare da legittime ragioni operative o per cause di forza maggiore. In tali circostanze, lo Stato membro interessato ne informa immediatamente la Commissione e fornisce:
  - a) dati particolareggiati sulla nave o sulle navi da pesca destinate a sostituire una nave inclusa negli elenchi di cui al paragrafo 1; nonché
  - b) un ampio resoconto delle ragioni che giustificano la sostituzione ed eventuali prove o riferimenti a sostegno.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 26/2004 della Commissione, del 30 dicembre 2003, relativo al registro della flotta peschereccia comunitaria (GU L 5 del 9.1.2004, pag. 25).

6. La Commissione trasmette le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 al segretariato dell'ICCAT ai fini dell'iscrizione delle navi nel registro ICCAT delle navi da cattura autorizzate a praticare la pesca attiva del tonno rosso o nel registro ICCAT di tutte le altre navi da pesca (escluse le navi da cattura) autorizzate a effettuare operazioni in relazione al tonno rosso.

7. L'articolo 8 bis, paragrafi 2, 6, 7 e 8, del regolamento (CE) n. 1936/2001 del Consiglio <sup>(1)</sup> si applica con le dovute modifiche.

#### Articolo 21

### Relazione con il regolamento (CE) n. 1224/2009

Salvo disposizione contraria contenuta nel presente capo, le misure di controllo di cui al presente capo si applicano in aggiunta a quelle previste dal regolamento (CE) n. 1224/2009.

#### Articolo 22

### Autorizzazioni di pesca delle navi

1. Fatto salvo l'articolo 16, le navi da pesca dell'Unione non iscritte nei registri ICCAT di cui all'articolo 20, paragrafo 1, non sono autorizzate a pescare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare, trasferire, trasformare o sbarcare tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.

2. Lo Stato membro di bandiera revoca la licenza di pesca per il tonno rosso e può chiedere alla nave di dirigersi immediatamente in un porto da esso designato quando ritenga esaurito il contingente individuale.

#### Articolo 23

### Registri delle tonnare autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso

1. Entro il 15 febbraio di ogni anno, gli Stati membri trasmettono per via elettronica alla Commissione un elenco delle loro tonnare autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo in virtù di un'autorizzazione di pesca. L'elenco specifica il nome delle tonnare e il numero di registro ed è elaborato secondo il modello stabilito dall'ICCAT nei propri orientamenti per la presentazione dei dati e delle informazioni richiesti.

2. La Commissione trasmette l'elenco al segretariato dell'ICCAT affinché le tonnare in questione possano essere incluse nel registro ICCAT delle tonnare autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso.

3. Le tonnare dell'Unione non figuranti nel registro ICCAT non sono autorizzate a pescare, detenere, trasferire, ingabbiare o sbarcare tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.

4. L'articolo 8 bis, paragrafi 2, 4, 6, 7 e 8, del regolamento (CE) n. 1936/2001 si applica con le dovute modifiche.

#### Articolo 24

### Operazioni di pesca congiunta

1. Qualsiasi operazione di pesca congiunta («OPC») del tonno rosso può essere autorizzata solo previo consenso dello Stato o degli Stati di bandiera interessati. Ai fini dell'autorizzazione, ogni tonniera con reti a circuizione deve essere attrezzata per la pesca del tonno rosso e disporre di un contingente individuale. Non sono consentite OPC con altre PCC.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1936/2001 del Consiglio, del 27 settembre 2001, che stabilisce alcune misure di controllo applicabili alle attività di pesca di taluni stock di grandi migratori (GU L 263 del 3.10.2001, pag. 1).

2. Ogni Stato membro adotta le misure necessarie ad ottenere le seguenti informazioni dalle proprie navi da pesca che chiedono un'autorizzazione a partecipare a un'OPC:

- a) durata;
- b) identità degli operatori partecipanti;
- c) contingenti delle singole navi;
- d) criterio di ripartizione, tra le navi da pesca, delle catture da esse effettuate, nonché
- e) informazioni sulle aziende destinatarie.

3. Almeno 15 giorni prima dell'inizio dell'operazione, gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni di cui al paragrafo 2 nel formato di cui all'allegato VI. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT e allo Stato di bandiera delle altre navi da pesca partecipanti all'OPC almeno 10 giorni prima dell'inizio dell'operazione.

4. In caso di forza maggiore, il termine di cui al paragrafo 3 non si applica alle informazioni richieste a norma del paragrafo 2, lettera e). In tal caso, gli Stati membri possono presentare alla Commissione non appena possibile le suddette informazioni aggiornate, unitamente a una descrizione delle circostanze invocate come forza maggiore. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.

## SEZIONE 2

### *Catture*

#### *Articolo 25*

### **Disposizioni in materia di registrazione**

1. Oltre a rispettare gli articoli 14, 15, 23 e 24 del regolamento (CE) n. 1224/2009, il comandante di una nave da cattura dell'Unione annota nel giornale di bordo, se del caso, le informazioni elencate nell'allegato II, parte A, del presente regolamento.

2. I comandanti di rimorchiatori, navi ausiliarie e navi officina dell'Unione registrano le loro attività conformemente alle disposizioni dell'allegato II, parti B, C e D.

#### *Articolo 26*

### **Dichiarazioni di cattura trasmesse dai comandanti delle navi e dagli operatori delle tonniere**

1. I comandanti delle navi da cattura che praticano la pesca attiva del tonno rosso trasmettono quotidianamente alle autorità dello Stato membro di bandiera i dati tratti dai giornali di bordo, ivi compresi il numero di registro ICCAT, il nome della nave, l'inizio e la fine del periodo di autorizzazione, data, ora, luogo (latitudine e longitudine) nonché il peso e il numero di esemplari di tonno rosso catturati nella zona della convenzione. I comandanti delle navi trasmettono tali informazioni per via elettronica nel formato di cui all'allegato V durante tutto il periodo in cui la nave è autorizzata a praticare la pesca del tonno rosso.

2. I comandanti delle tonniere con reti a circuizione redigono le dichiarazioni giornaliere di cui al paragrafo 1 per ogni operazione di pesca, anche in caso di catture nulle.

3. L'operatore trasmette le dichiarazioni giornaliere di cui ai paragrafi 1 e 2 alle autorità del proprio Stato membro di bandiera ogni giorno entro le ore 9:00 GMT per il giorno precedente nel caso delle tonniere con reti a circuizione e delle navi di lunghezza superiore a 24 metri ed entro la mezzanotte di lunedì per la settimana precedente, avente termine alla mezzanotte GMT della domenica, per le altre navi da cattura.

4. Gli operatori delle tonnare che praticano la pesca attiva del tonno rosso trasmettono una dichiarazione di cattura giornaliera che comprende il numero di registro ICCAT, data, ora, catture (peso e numero di esemplari), incluse le catture nulle. Essi trasmettono tali informazioni per via elettronica alle autorità del loro Stato membro entro un termine di 48 ore nel formato di cui all'allegato V durante tutto il periodo in cui sono autorizzati a praticare la pesca del tonno rosso.

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione recanti modalità dettagliate per la registrazione e la comunicazione delle attività delle navi e delle tonnare in conformità dei paragrafi da 1 a 4 del presente articolo e dell'allegato V. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 2.

#### *Articolo 27*

### **Dichiarazioni di cattura settimanali e mensili trasmesse dagli Stati membri**

1. Non appena ricevute le dichiarazioni di cattura di cui all'articolo 26, ogni Stato membro le trasmette per via elettronica alla Commissione e fornisce tempestivamente alla Commissione dichiarazioni di cattura settimanali per tutte le navi da cattura e le tonnare, secondo il formato figurante nell'allegato V. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT con frequenza settimanale secondo il formato stabilito dall'ICCAT nei propri orientamenti per la presentazione dei dati e delle informazioni.

2. Entro il giorno 15 di ogni mese ogni Stato membro comunica alla Commissione i quantitativi di tonno rosso catturati nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo che sono stati sbarcati, trasbordati, pescati da tonnare o messi in gabbia nel corso del mese precedente da navi da pesca o tonnare battenti la sua bandiera o registrate nel suo territorio. Le informazioni fornite sono strutturate per tipo di attrezzo e comprendono le catture accessorie, le catture effettuate nell'ambito della pesca sportiva e ricreativa e le catture nulle. La Commissione trasmette tempestivamente tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.

#### *Articolo 28*

### **Informazioni sull'esaurimento dei contingenti**

1. In aggiunta alle disposizioni di cui all'articolo 34 del regolamento (CE) n. 1224/2009, ogni Stato membro informa la Commissione quando il contingente assegnato a un gruppo di attrezzi di cui all'articolo 11 o all'articolo 12 del presente regolamento risulta avere raggiunto l'80 %.

2. In aggiunta alle disposizioni di cui all'articolo 35 del regolamento (CE) n. 1224/2009, ogni Stato membro informa la Commissione quando il contingente assegnato a un gruppo di attrezzi di cui all'articolo 11 o all'articolo 12 del presente regolamento, a un'OPC o a una tonniera con reti a circuizione risulta esaurito.

3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono accompagnate da documenti ufficiali comprovanti il divieto di pesca o l'ordine di rientro in porto emesso dallo Stato membro per la flotta, il gruppo di attrezzi, l'OPC o le navi che dispongono di un contingente individuale, e nei quali siano chiaramente indicate la data e l'ora del divieto.

#### *Articolo 29*

### **Dichiarazione annuale delle catture da parte degli Stati membri**

1. Entro il 15 marzo di ogni anno ciascuno Stato membro fornisce alla Commissione informazioni dettagliate sulle catture di tonno rosso effettuate nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo nella precedente campagna di pesca annuale. Tali informazioni comprendono:

- a) nome e numero ICCAT di ciascuna nave da cattura;
- b) periodo dell'autorizzazione o delle autorizzazioni per ciascuna nave da cattura;
- c) catture totali di ciascuna nave da cattura, anche in caso di catture nulle, nell'intero periodo di validità dell'autorizzazione o delle autorizzazioni;



- d) numero totale di giorni di pesca in cui ciascuna nave da cattura ha operato nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo nel periodo dell'autorizzazione o delle autorizzazioni; nonché
  - e) catture totali effettuate da ogni nave da cattura al di fuori del periodo di autorizzazione (catture accessorie), anche in caso di catture nulle.
2. Per le navi non autorizzate a praticare la pesca attiva del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo, ma che hanno catturato tonno rosso come cattura accessoria, le informazioni da presentare alla Commissione alla stessa data di cui al paragrafo 1 comprendono:
- a) nome e numero ICCAT o numero nazionale di immatricolazione della nave, se questa non è registrata presso l'ICCAT, nonché
  - b) catture totali di tonno rosso.
3. Ogni Stato membro comunica alla Commissione eventuali informazioni sulle navi non contemplate ai paragrafi 1 o 2 la cui attività di pesca del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo è accertata o presunta.
4. La Commissione trasmette al segretariato dell'ICCAT le informazioni ricevute a norma dei paragrafi 1, 2 e 3.

### SEZIONE 3

#### **Sbarchi e trasbordi**

##### *Articolo 30*

#### **Porti designati**

1. Ogni Stato membro designa i porti o i luoghi in prossimità della costa (porti designati) in cui sono autorizzate le operazioni di sbarco o di trasbordo del tonno rosso.
2. Ai fini della designazione di un porto, lo Stato membro di approdo specifica gli orari e i luoghi in cui sono permesse le operazioni di sbarco e trasbordo.
3. Entro il 15 febbraio di ogni anno, ciascuno Stato membro trasmette un elenco dei porti designati alla Commissione, che trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.
4. Alle navi da pesca è fatto divieto di sbarcare o trasbordare, al di fuori dei porti o dei luoghi in prossimità della costa designati dalle PCC e dagli Stati membri conformemente ai paragrafi 1 e 2, qualsiasi quantitativo di tonno rosso catturato nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo.

##### *Articolo 31*

#### **Sbarchi**

1. L'articolo 17 del regolamento (CE) n. 1224/2009 si applica ai comandanti delle navi da pesca dell'Unione di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 12 metri comprese nell'elenco delle navi di cui all'articolo 20 del presente regolamento. La notifica preventiva di arrivo di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 1224/2009 è trasmessa all'autorità competente dello Stato membro (compreso lo Stato membro di bandiera) o della PCC di cui i comandanti intendono utilizzare i porti o i luoghi di sbarco.
2. Inoltre, almeno quattro ore prima dell'ora prevista di arrivo in porto, i comandanti delle navi da pesca dell'Unione di lunghezza fuori tutto inferiore a 12 metri comprese nell'elenco di cui all'articolo 20 notificano le informazioni di seguito indicate alle autorità competenti dello Stato membro (compreso lo Stato membro di bandiera) o della PCC di cui intendono utilizzare i porti o i luoghi di sbarco:
  - a) orario previsto di arrivo;
  - b) quantitativo stimato di tonno rosso detenuto a bordo; nonché
  - c) informazioni relative alla zona geografica in cui le catture sono state effettuate.

3. Se gli Stati membri sono autorizzati, in base alla legislazione dell'Unione applicabile, ad applicare un termine di notifica più breve di quello di cui ai paragrafi 1 e 2, i quantitativi stimati di tonno rosso detenuti a bordo possono essere notificati entro il termine per la notifica preventiva di arrivo conseguentemente applicabile. Se i luoghi di pesca sono situati a meno di quattro ore dal porto, i quantitativi stimati di tonno rosso detenuti a bordo possono essere modificati in qualsiasi momento precedente all'arrivo.
4. Le autorità dello Stato membro di approdo conservano una registrazione di tutte le notifiche preventive dell'anno in corso.
5. A norma dell'articolo 55, paragrafo 2, tutti gli sbarchi sono controllati dalle competenti autorità di controllo dello Stato membro di approdo e una determinata percentuale è sottoposta a ispezione sulla base di un sistema di valutazione del rischio che tenga conto del contingente, delle dimensioni della flotta e dello sforzo di pesca. Informazioni particolareggiate relative a detto sistema di controllo adottato da ogni Stato membro sono riportate nel piano d'ispezione annuale di cui all'articolo 53. Tale sistema di controllo si applica anche alle operazioni di raccolta.
6. In aggiunta a quanto disposto dall'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1224/2009, al termine di ogni bordata il comandante di una nave da cattura dell'Unione, a prescindere dalla lunghezza della nave, presenta una dichiarazione di sbarco alle autorità competenti dello Stato membro di bandiera e, se lo sbarco ha avuto luogo nel porto di un altro Stato membro o di un'altra PCC, alle autorità competenti dello Stato membro di approdo o della PCC in questione.
7. Tutte le catture sbarcate sono pesate.

#### *Articolo 32*

#### **Trasbordo**

1. Il trasbordo di tonno rosso in mare nella zona della convenzione è vietato in qualunque circostanza.
2. Le navi da pesca trasbordano le catture di tonno rosso unicamente nei porti designati alle condizioni previste all'articolo 30.
3. Lo Stato membro di approdo assicura copertura totale in materia di ispezione durante tutte le ore di trasbordo e in tutti i luoghi di trasbordo.
4. Prima dell'entrata in porto e almeno 48 ore prima dell'ora prevista di arrivo, i comandanti delle navi riceventi o i loro rappresentanti trasmettono alle autorità competenti dello Stato membro o della PCC di cui intendono utilizzare il porto le informazioni seguenti:
  - a) data e orario di arrivo previsti e porto di arrivo;
  - b) quantitativo stimato di tonno rosso detenuto a bordo e informazioni sulla zona geografica in cui è stato prelevato;
  - c) nome della nave da pesca che effettua il trasbordo e suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da cattura autorizzate a praticare la pesca attiva del tonno rosso o nel registro ICCAT delle altre navi da pesca autorizzate a effettuare operazioni in relazione al tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo;
  - d) nome della nave da pesca ricevente e suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da cattura autorizzate a praticare la pesca attiva del tonno rosso o nel registro ICCAT delle altre navi da pesca autorizzate a effettuare operazioni in relazione al tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo; nonché
  - e) quantitativo di tonno rosso da trasbordare e zona geografica di cattura dello stesso.
5. Alle navi da pesca non è consentito effettuare trasbordi senza previa autorizzazione dei rispettivi Stati di bandiera.
6. Prima di iniziare il trasbordo, i comandanti delle navi da pesca che effettuano il trasbordo trasmettono al proprio Stato di bandiera le informazioni seguenti:
  - a) quantitativi di tonno rosso da trasbordare;
  - b) data e porto di trasbordo;

- c) nome, numero di immatricolazione e bandiera della nave da pesca ricevente e suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da cattura autorizzate a praticare la pesca attiva del tonno rosso o nel registro ICCAT delle altre navi da pesca autorizzate ad effettuare operazioni in relazione al tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo; nonché
- d) zona geografica in cui sono state effettuate le catture di tonno rosso.
7. Tutti i trasbordi sono sottoposti a ispezione dalle autorità competenti dello Stato membro nel porto designato. Tali autorità:
- a) procedono all'ispezione della nave da pesca ricevente al suo arrivo e ne esaminano il carico e la documentazione relativa all'operazione di trasbordo;
- b) inviano all'autorità dello Stato di bandiera della nave da pesca che effettua il trasbordo la documentazione relativa al trasbordo entro cinque giorni dalla conclusione dello stesso.
8. In deroga agli articoli 21 e 22 del regolamento (CE) n. 1224/2009, il comandante di una nave da pesca dell'Unione, a prescindere dalla lunghezza della nave, compila la dichiarazione di trasbordo ICCAT e la trasmette alle autorità competenti dello Stato membro di cui la nave da pesca batte bandiera. La dichiarazione è trasmessa entro 48 ore dalla data del trasbordo in porto secondo il formato riportato nell'allegato III del presente regolamento.

#### SEZIONE 4

### **Operazioni di trasferimento**

#### Articolo 33

### **Autorizzazione di trasferimento**

1. Prima di effettuare qualsiasi operazione di trasferimento, il comandante di una nave da cattura o di un rimorchiatore o l'operatore dell'azienda o della tonnara da cui ha origine il trasferimento invia alle autorità competenti del proprio Stato membro una notifica preventiva di trasferimento recante le informazioni seguenti:
- a) nome della nave da cattura, del rimorchiatore, dell'azienda o della tonnara e numero di registro ICCAT;
- b) orario previsto di trasferimento;
- c) quantitativo stimato di tonno rosso da trasferire;
- d) informazioni sulla posizione (latitudine/longitudine) in cui il trasferimento avrà luogo nonché numeri identificabili delle gabbie;
- e) nome del rimorchiatore ricevente, numero di gabbie rimorchiate e, se del caso, numero di registro ICCAT;
- f) porto, azienda o gabbia di destinazione del tonno rosso.
2. Ai fini di cui al paragrafo 1, un numero unico è assegnato ad ogni gabbia. I numeri sono emessi con un sistema di numerazione unica che comprende almeno tre lettere del codice alfa corrispondenti alla bandiera del rimorchiatore, seguite da tre cifre.
3. Alle navi da cattura, ai rimorchiatori, alle aziende o alle tonnare non è consentito effettuare trasferimenti senza previa autorizzazione da parte dello Stato membro interessato. Le autorità di tale Stato membro decidono se concedere l'autorizzazione per ciascuna operazione di trasferimento. A tal fine, per ogni operazione di trasferimento un numero unico di identificazione è attribuito e comunicato al comandante della nave da pesca, o, secondo il caso, all'operatore della tonnara o dell'azienda. Se l'autorizzazione è concessa, detto numero comprende il codice a tre lettere dello Stato membro, le quattro cifre corrispondenti all'anno e le tre lettere «AUT» (autorizzazione), seguite da un numero progressivo. Se l'autorizzazione è negata, il numero comprende il codice a tre lettere dello Stato membro, le quattro cifre corrispondenti all'anno e le tre lettere «NEG» (autorizzazione negata), seguite da un numero progressivo.

4. Qualora il pesce muoia durante l'operazione di trasferimento, lo Stato membro interessato e gli operatori che partecipano all'operazione di trasferimento procedono in conformità dell'allegato XII.
5. L'autorizzazione di trasferimento è concessa o negata dallo Stato membro responsabile della nave da cattura, del rimorchiatore, dell'azienda o della tonnara, secondo il caso, entro 48 ore dall'invio della notifica preventiva di trasferimento.
6. L'autorizzazione di trasferimento da parte dello Stato membro interessato non pregiudica l'autorizzazione dell'operazione di ingabbiamento.

#### *Articolo 34*

### **Diniego dell'autorizzazione di trasferimento**

1. Lo Stato membro responsabile della nave, della tonnara o dell'azienda non autorizza il trasferimento qualora, ricevuta la notifica preventiva di trasferimento, ritenga che:
  - a) la nave da cattura o la tonnara in relazione alla quale è dichiarata la cattura del pesce non disponga di un contingente sufficiente;
  - b) il quantitativo pescato non sia stato debitamente dichiarato dalla nave da cattura o dall'operatore della tonnara, non sia stato autorizzato per l'ingabbiamento o non sia stato preso in considerazione per il consumo del contingente eventualmente applicabile;
  - c) la nave da cattura o la tonnara che ha dichiarato le catture non sia autorizzata a praticare la pesca del tonno rosso; oppure
  - d) il rimorchiatore dichiarato come destinatario del trasferimento del pesce non sia iscritto nel registro ICCAT di tutte le altre navi da pesca (escluse le navi da cattura) autorizzate ad effettuare operazioni in relazione al tonno rosso, di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), o non sia dotato di un SCP.
2. Se il trasferimento non è autorizzato:
  - a) lo Stato membro responsabile della nave da cattura o della tonnara impartisce un ordine di rilascio al comandante della nave da cattura o all'operatore della tonnara o dell'azienda, secondo il caso, e lo informa che il trasferimento non è autorizzato e che il pesce deve essere rilasciato in mare;
  - b) il comandante della nave da cattura, l'operatore dell'azienda o l'operatore della tonnara, secondo il caso, provvede al rilascio del pesce;
  - c) il rilascio del tonno rosso è effettuato conformemente alle procedure di cui all'allegato XI.

#### *Articolo 35*

### **Sorveglianza mediante videocamera**

1. Per le operazioni di trasferimento, il comandante della nave da cattura o del rimorchiatore, l'operatore dell'azienda o l'operatore della tonnara che effettua il trasferimento di tonno rosso provvede affinché le operazioni di trasferimento siano monitorate da una videocamera posta nell'acqua al fine di verificare il numero di pesci trasferiti. I requisiti minimi e le procedure per la videoregistrazione sono conformi all'allegato IX.
2. Lo Stato membro responsabile della nave, della tonnara o dell'azienda provvede affinché le videoregistrazioni di cui al paragrafo 1 siano messe a disposizione degli ispettori e degli osservatori regionali dell'ICCAT.
3. Lo Stato membro responsabile della nave, della tonnara o dell'azienda provvede affinché le videoregistrazioni di cui al paragrafo 1 siano messe a disposizione degli ispettori dell'Unione e degli osservatori nazionali.
4. Lo Stato membro responsabile della nave, della tonnara o dell'azienda adotta le misure necessarie per evitare ogni sostituzione, rielaborazione o manipolazione della videoregistrazione originale.

*Articolo 36***Verifica da parte degli osservatori regionali dell'ICCAT e avvio e svolgimento di indagini**

1. Gli osservatori regionali dell'ICCAT presenti a bordo della nave da cattura o presso una tonnara, secondo quanto stabilito all'articolo 51 e all'allegato VII, registrano le operazioni di trasferimento svolte e riferiscono al riguardo, osservano e stimano le catture trasferite e verificano i dati inseriti nell'autorizzazione preventiva di trasferimento di cui all'articolo 33 e nella dichiarazione di trasferimento ICCAT di cui all'articolo 38.
2. Qualora vi sia una differenza superiore al 10 %, in numero, fra la stima delle catture effettuata dall'osservatore regionale dell'ICCAT o dalle competenti autorità di controllo e/o la stima effettuata dal comandante della nave da cattura o dal rappresentante della tonnara, o qualora la videoregistrazione sia di qualità insufficiente o non sia abbastanza chiara per poter effettuare tali stime, lo Stato membro responsabile della nave da cattura, dell'azienda o della tonnara avvia un'indagine che si conclude prima dell'ingabbiamento presso l'azienda o, in ogni caso, entro 96 ore dal momento in cui l'indagine è avviata. In attesa dei risultati dell'indagine, l'ingabbiamento non è autorizzato e la sezione relativa alle catture del documento di cattura del tonno rosso («DCT») non è convalidata.
3. Tuttavia, quando la videoregistrazione sia di qualità insufficiente o non sia abbastanza chiara per poter stimare il numero di pesci, l'operatore può chiedere alle autorità dello Stato di bandiera della nave, della tonnara o dell'azienda l'autorizzazione a effettuare una nuova operazione di trasferimento e di fornire la corrispondente videoregistrazione all'osservatore regionale dell'ICCAT.
4. Fatte salve le verifiche effettuate da un ispettore, gli osservatori regionali dell'ICCAT firmano la dichiarazione di trasferimento ICCAT unicamente se le loro osservazioni sono conformi alle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT e se le informazioni riportate nella dichiarazione di trasferimento corrispondono alle loro osservazioni, che comprendono anche una videoregistrazione conforme quale prevista all'articolo 35, paragrafo 1. Essi firmano la dichiarazione indicando chiaramente il proprio nome e numero ICCAT.
5. Gli osservatori regionali dell'ICCAT verificano inoltre che la dichiarazione di trasferimento ICCAT sia trasmessa al comandante del rimorchiatore o al rappresentante dell'azienda o della tonnara.

*Articolo 37***Misure per la stima del numero e del peso degli esemplari di tonno rosso destinati all'ingabbiamento**

Gli Stati membri adottano le misure e le azioni necessarie per vagliare ulteriormente metodologie che consentano di migliorare la stima del numero e del peso del tonno rosso nel punto di cattura e ingabbiamento. Entro il 22 agosto di ogni anno, ogni Stato membro invia una relazione sulle misure adottate alla Commissione, che la trasmette all'SCRS.

*Articolo 38***Dichiarazione di trasferimento**

1. Al termine dell'operazione di trasferimento, i comandanti delle navi da cattura o dei rimorchiatori e gli operatori della tonnara o dell'azienda compilano e trasmettono alle autorità competenti del loro Stato membro la dichiarazione di trasferimento ICCAT secondo il modello figurante nell'allegato IV.
2. I moduli per la dichiarazione di trasferimento sono numerati dalle autorità competenti dello Stato membro responsabile delle navi, delle aziende o delle tonnare da cui ha origine il trasferimento. Il sistema di numerazione comprende il codice a tre lettere dello Stato membro seguito dalle quattro cifre corrispondenti all'anno e un numero progressivo a tre cifre seguito dalle tre lettere «ITD» (SM-20\*\*/xxx/ITD).
3. L'originale della dichiarazione di trasferimento accompagna il trasferimento del pesce. Una copia della dichiarazione è conservata dal comandante della nave da cattura, dall'operatore della tonnara, dal comandante del rimorchiatore o dall'operatore dell'azienda.
4. I comandanti delle navi che effettuano operazioni di trasferimento (compresi i rimorchiatori) comunicano le loro attività conformemente alle disposizioni dell'allegato II.

*Articolo 39***Atti di esecuzione**

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono modalità dettagliate per le operazioni di trasferimento di cui agli articoli da 33 a 38 nonché agli allegati in essi menzionati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 2.

## SEZIONE 5

**Operazioni di ingabbiamento***Articolo 40***Autorizzazione di ingabbiamento**

1. Prima dell'inizio di ogni operazione di ingabbiamento è vietato l'ancoraggio di gabbie da trasporto entro una distanza di 0,5 miglia nautiche dagli impianti di allevamento.
2. Prima di ogni operazione di ingabbiamento, l'autorità competente dello Stato membro responsabile dell'azienda informa lo Stato membro o la PCC responsabile della nave da cattura o della tonnara in merito ai quantitativi catturati dalla nave o dalla tonnara e richiede un'autorizzazione di ingabbiamento.
3. L'operazione di ingabbiamento non può avere inizio senza l'autorizzazione preventiva:
  - a) dello Stato membro o della PCC responsabile della nave da cattura o della tonnara; o
  - b) dello Stato membro o della PCC responsabile dell'azienda se ciò è stato concordato tra gli Stati membri coinvolti o con la PCC di bandiera.
4. L'autorizzazione di ingabbiamento è concessa o rifiutata dallo Stato membro o dalla PCC responsabile della nave da cattura, della tonnara o, se del caso, dell'azienda, entro un giorno lavorativo dalla domanda e dalla presentazione delle informazioni di cui al paragrafo 2. In assenza di risposta entro un giorno lavorativo da parte dello Stato membro o dalla PCC responsabile della nave da cattura, della tonnara, lo Stato membro o la PCC responsabile dell'azienda può autorizzare l'ingabbiamento.
5. L'operazione di ingabbiamento del tonno rosso è effettuata prima del 15 agosto, a meno che lo Stato membro o la PCC responsabile dell'azienda cui è destinato il pesce adduca motivi debitamente giustificati. Tali motivazioni sono presentate unitamente al rapporto sull'operazione di ingabbiamento.

*Articolo 41***Diniego dell'autorizzazione di ingabbiamento**

1. Lo Stato membro responsabile della nave da cattura, della tonnara o, se del caso, dell'azienda nega l'autorizzazione di ingabbiamento se, ricevute le informazioni di cui all'articolo 40, paragrafo 2, ritiene che:
  - a) la nave da cattura o la tonnara che ha dichiarato le catture non disponga di un contingente sufficiente per il tonno rosso ingabbiato;
  - b) il quantitativo pescato non sia stato debitamente dichiarato dalla nave da cattura o dalla tonnara, o non sia stato preso in considerazione per il calcolo del contingente applicabile; o
  - c) la nave da cattura o la tonnara che ha dichiarato le catture non sia autorizzata a praticare la pesca del tonno rosso.

2. Se l'ingabbiamento non è autorizzato, lo Stato membro o la PCC responsabile della nave da cattura emette un ordine di rilascio in cui chiede allo Stato membro o alla PCC responsabile dell'azienda di sequestrare le catture e di rilasciare il pesce.
3. Ricevuto l'ordine di rilascio, l'operatore dell'azienda procede al rilascio conformemente all'allegato XI.

#### *Articolo 42*

### **Documentazione delle catture di tonno rosso**

Gli Stati membri responsabili delle aziende vietano l'ingabbiamento a fini di allevamento di tonno rosso che non sia accompagnato dalla documentazione richiesta dall'ICCAT e in conformità del regolamento (UE) n. 640/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>. La documentazione deve essere precisa e completa ed essere confermata e convalidata dalle autorità dello Stato membro o della PCC delle navi da cattura o delle tonnare.

#### *Articolo 43*

### **Ispezioni**

Gli Stati membri responsabili delle aziende adottano le misure necessarie per garantire che ogni operazione di ingabbiamento nelle aziende sia sottoposta ad ispezione.

#### *Articolo 44*

### **Sorveglianza mediante videocamera**

1. Lo Stato membro responsabile dell'azienda provvede affinché le operazioni di ingabbiamento siano monitorate da una videocamera posta nell'acqua. Per ogni operazione di ingabbiamento è realizzata una videoregistrazione conformemente all'allegato IX.
2. Lo Stato membro responsabile dell'azienda provvede affinché le videoregistrazioni di cui al paragrafo 1 siano messe a disposizione degli ispettori e degli osservatori regionali dell'ICCAT.
3. Lo Stato membro responsabile dell'azienda provvede affinché le videoregistrazioni di cui al paragrafo 1 siano messe a disposizione degli ispettori dell'Unione e degli osservatori nazionali.
4. Lo Stato membro responsabile dell'azienda adotta le misure necessarie per evitare ogni sostituzione, rielaborazione o manipolazione della videoregistrazione originale.

#### *Articolo 45*

### **Avvio e svolgimento di indagini**

1. Qualora vi sia una differenza superiore al 10 %, in numero, fra le stime delle catture di tonno rosso effettuate dall'osservatore regionale dell'ICCAT, dalle autorità di controllo dello Stato membro interessato o dall'operatore dell'azienda, lo Stato membro responsabile dell'azienda avvia un'indagine in collaborazione con lo Stato membro o la PCC responsabile della nave da cattura e/o della tonnara.
2. In attesa dei risultati dell'indagine, non si procede alla raccolta e la sezione relativa all'allevamento del DCT non è convalidata.
3. Gli Stati membri responsabili dell'azienda e della nave da cattura o della tonnara che effettuano le indagini possono avvalersi di altre informazioni in loro possesso, compresi i risultati dei programmi di cui all'articolo 46, per concludere l'indagine.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 640/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, che istituisce un programma di documentazione delle catture di tonno rosso (*Thunnus thynnus*) e modifica il regolamento (CE) n. 1984/2003 del Consiglio (GU L 194 del 24.7.2010, pag. 1).

*Articolo 46***Misure e programmi per la stima del numero e del peso degli esemplari di tonno rosso destinati all'ingabbiamento**

1. Gli Stati membri adottano le misure e le azioni necessarie di cui all'articolo 37.
2. Il 100 % delle operazioni di ingabbiamento è oggetto di un programma condotto mediante sistemi di fotocamere stereoscopiche o di tecniche alternative con un grado di precisione equivalente al fine di determinare con maggior precisione il numero e il peso degli esemplari in ogni operazione di ingabbiamento.
3. Tale programma è attuato conformemente alle procedure di cui alla sezione B dell'allegato X.
4. Lo Stato membro responsabile dell'azienda comunica i risultati del programma allo Stato membro o alla PCC responsabile della nave da cattura o della tonnara e alla Commissione conformemente alla sezione B dell'allegato X. La Commissione invia tali risultati al segretariato dell'ICCAT che li trasmette all'osservatore regionale dell'ICCAT.
5. Qualora i risultati del programma indichino che i quantitativi di tonno rosso ingabbiati differiscono dai quantitativi catturati e trasferiti che sono stati dichiarati, lo Stato membro responsabile dell'azienda avvia un'indagine in collaborazione con lo Stato membro o la PCC responsabile della nave da cattura o della tonnara. Se l'indagine non è conclusa entro dieci giorni lavorativi dalla comunicazione dei risultati di cui al paragrafo 4 del presente articolo o se da essa risulta che il numero o il peso medio del tonno rosso supera il quantitativo catturato e trasferito che è stato dichiarato, le autorità dello Stato membro o della PCC di bandiera della nave da cattura o della tonnara emettono un ordine di rilascio per il quantitativo eccedente, che deve essere rilasciato conformemente alle procedure di cui all'allegato XI.
6. Conformemente alle procedure di cui al punto 3 della sezione B dell'allegato X e a seguito del rilascio, se del caso, i quantitativi ottenuti nell'ambito del programma sono utilizzati per:
  - a) determinare i dati definitivi relativi alle catture da detrarre dal contingente nazionale;
  - b) inserire tali dati nelle dichiarazioni di ingabbiamento e nelle pertinenti sezioni del DCT.
7. Entro il 30 agosto di ogni anno lo Stato membro responsabile dell'azienda comunica i risultati di tali programmi alla Commissione, che li trasmette all'SCRS.
8. Il trasferimento di tonno rosso vivo da una gabbia da allevamento a un'altra gabbia da allevamento non può aver luogo senza l'autorizzazione e la presenza delle autorità di controllo dello Stato dell'azienda.
9. Una differenza pari o superiore al 10 % tra i quantitativi di tonno rosso catturati e dichiarati dalla nave o dalla tonnara e i quantitativi determinati dalle fotocamere di controllo, secondo il disposto del paragrafo 5 del presente articolo e dell'articolo 45, costituisce una potenziale violazione della nave o della tonnara interessata e gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare un seguito adeguato.

*Articolo 47***Rapporto sull'operazione di ingabbiamento**

1. Entro una settimana dal completamento dell'operazione di ingabbiamento, lo Stato membro responsabile dell'azienda trasmette allo Stato membro o alla PCC le cui navi o tonnare hanno catturato il tonno rosso, nonché alla Commissione, un rapporto sull'operazione di ingabbiamento comprendente gli elementi indicati nella sezione B dell'allegato X. Il rapporto comprende inoltre le informazioni riportate nella dichiarazione di messa in gabbia di cui all'articolo 4 *ter* e all'allegato I *bis* del regolamento (CE) n. 1936/2001. La Commissione trasmette il rapporto al segretariato dell'ICCAT.
2. Ai fini del paragrafo 1, un'operazione di ingabbiamento non si considera conclusa fino a quando non siano concluse eventuali indagini avviate e, se del caso, l'operazione di rilascio ordinata.



*Articolo 48***Atti di esecuzione**

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono modalità dettagliate per le operazioni di ingabbiamento di cui agli articoli da 40 a 47 nonché agli allegati in essi menzionati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 59, paragrafo 2.

*SEZIONE 6***Monitoraggio e sorveglianza***Articolo 49***Sistema di controllo dei pescherecci**

1. In deroga all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1224/2009, l'obbligo riguardante l'SCP si applica a tutti i rimorchiatori inclusi nel registro ICCAT delle navi di cui all'articolo 20, paragrafo 6, del presente regolamento a prescindere dalla loro lunghezza.
2. Le navi da pesca di lunghezza superiore a 15 metri iscritte nell'elenco delle navi di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera a), o nell'elenco delle navi di cui all'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), iniziano a trasmettere all'ICCAT i dati SCP almeno 15 giorni prima dell'apertura della campagna di pesca e continuano a trasmetterli per almeno 15 giorni dopo la chiusura della medesima, a meno che alla Commissione non venga preventivamente trasmessa la richiesta di depennare la nave dal registro ICCAT delle navi.
3. A fini di controllo, la trasmissione di dati SCP dalle navi da cattura autorizzate a praticare la pesca attiva del tonno rosso non è interrotta durante la permanenza in porto della nave.
4. Gli Stati membri provvedono affinché i loro centri di controllo della pesca inoltrino alla Commissione e a un organismo da essa designato, in tempo reale e nel formato «https data feed», i messaggi SCP ricevuti dalle navi da pesca battenti la loro bandiera. La Commissione trasmette tali messaggi per via elettronica al segretariato dell'ICCAT.
5. Gli Stati membri provvedono affinché:
  - a) i messaggi SCP provenienti dalle navi da pesca battenti la loro bandiera siano inoltrati alla Commissione almeno ogni due ore;
  - b) in caso di guasto tecnico del sistema SCP, gli altri messaggi provenienti dalle navi da pesca battenti la loro bandiera ricevuti a norma dell'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 siano inoltrati alla Commissione entro 24 ore dal loro ricevimento da parte dei centri di controllo della pesca;
  - c) i messaggi inoltrati alla Commissione siano numerati in modo sequenziale (con un identificatore unico) al fine di evitare duplicazioni;
  - d) i messaggi inoltrati alla Commissione siano conformi all'articolo 24, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011.
6. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che tutti i messaggi messi a disposizione delle loro navi d'ispezione siano trattati in modo riservato e siano limitati alle operazioni di ispezione in mare.

*Articolo 50***Programma di osservazione nazionale**

1. Con riguardo alle navi che praticano la pesca attiva del tonno rosso, gli Stati membri assicurano i seguenti livelli minimi di presenza di osservatori nazionali, espressi in percentuale:
  - a) 20 % delle navi da traino pelagiche (di lunghezza superiore a 15 metri);

- b) 20 % delle navi con palangari (di lunghezza superiore a 15 m);
  - c) 20 % delle tonniere con lenze e canne (di lunghezza superiore a 15 metri);
  - d) 100 % dei rimorchiatori;
  - e) 100 % delle operazioni di raccolta nelle tonnare.
2. Gli Stati membri rilasciano agli osservatori nazionali un documento ufficiale di identificazione.
3. L'osservatore nazionale svolge in particolare i seguenti compiti:
- a) controlla il rispetto del presente regolamento da parte delle navi da pesca e delle tonnare;
  - b) registra l'attività di pesca e riferisce al riguardo, indicando in particolare i seguenti elementi:
    - i) quantitativo di catture (comprese le catture accessorie) e loro destinazione in base alla specie, quali quelle detenute a bordo o rigettate in mare vive o morte;
    - ii) zona di cattura definita mediante latitudine e longitudine;
    - iii) misura dello sforzo (quale il numero di cale, numero di ami, ecc.) quale definita nel manuale operativo dell'ICCAT per i diversi attrezzi;
    - iv) data della cattura;
  - c) osserva le catture e ne effettua una stima, verificando i dati registrati nel giornale di bordo;
  - d) avvista e prende nota delle navi operanti in violazione delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT.
4. Su richiesta dell'ICCAT, l'osservatore nazionale svolge inoltre operazioni di carattere scientifico, quali la raccolta di dati nell'ambito del compito II quale definito dall'ICCAT, in base alle istruzioni dell'SCRS.
5. Inoltre, ai fini dei paragrafi da 1 a 4, gli Stati membri provvedono affinché:
- a) sulle loro navi e tonnare, una presenza rappresentativa di osservatori nazionali, dal punto di vista spaziale e temporale, al fine di garantire che la Commissione riceva informazioni e dati appropriati e adeguati sulle catture, sullo sforzo e su altri aspetti scientifici e gestionali, tenendo conto delle caratteristiche delle flotte e delle attività di pesca;
  - b) protocolli affidabili di raccolta dei dati;
  - c) che gli osservatori nazionali siano adeguatamente addestrati e abilitati prima di prendere servizio;
  - d) il minimo disagio possibile alle operazioni delle navi da pesca e delle tonnare operanti nella zona della convenzione.
6. I dati e le informazioni raccolti nell'ambito del programma di osservazione di ciascuno Stato membro sono trasmessi alla Commissione entro il 15 luglio di ogni anno. La Commissione inoltra tali dati e informazioni all'SCRS e al segretariato dell'ICCAT, a seconda dei casi.

#### *Articolo 51*

#### **Programma di osservazione regionale dell'ICCAT**

1. Il programma di osservazione regionale dell'ICCAT, descritto nei paragrafi da 2 a 6 e ulteriormente specificato nell'allegato VII, è applicabile nell'Unione.

2. Gli Stati membri assicurano la presenza di un osservatore regionale dell'ICCAT:
  - a) su tutte le tonniere con reti a circuizione autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso;
  - b) durante tutti i trasferimenti di tonno rosso dalle tonniere con reti a circuizione;
  - c) durante tutti i trasferimenti di tonno rosso dalle tonnare alle gabbie da trasporto;
  - d) durante tutti i trasferimenti da un'azienda a un'altra;
  - e) durante tutte le operazioni di ingabbiamento del tonno rosso nelle aziende;
  - f) durante tutte le operazioni di raccolta del tonno rosso nelle aziende.
3. Le tonniere con reti a circuizione che non hanno a bordo un osservatore regionale dell'ICCAT non sono autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso o a effettuare operazioni inerenti a tale pesca.
4. Gli Stati membri responsabili delle aziende assicurano la presenza di un osservatore regionale dell'ICCAT durante tutte le operazioni di ingabbiamento e per l'intera durata della raccolta dei pesci nelle aziende.
5. Gli osservatori regionali dell'ICCAT svolgono in particolare i seguenti compiti:
  - a) osservano e controllano che le operazioni di pesca e di allevamento siano svolte conformemente alle pertinenti misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT;
  - b) firmano le dichiarazioni di trasferimento ICCAT di cui all'articolo 38, i rapporti sulle operazioni di ingabbiamento di cui all'articolo 47 e i DCT, se ritengono che le informazioni in essi contenute siano coerenti con le loro osservazioni;
  - c) su richiesta dell'ICCAT, svolgono compiti di tipo scientifico quali la raccolta di campioni, in base alle istruzioni dell'SCRS.
6. Gli Stati membri di bandiera provvedono affinché i comandanti, gli equipaggi e i proprietari di aziende, navi e tonnare non ostacolino, minaccino, influenzino, corrompano o tentino di corrompere gli osservatori regionali dell'ICCAT nell'esercizio delle loro funzioni né interferiscano nel loro operato.

#### SEZIONE 7

#### **Ispezioni e controlli incrociati**

#### Articolo 52

#### **Programma di ispezione internazionale congiunta dell'ICCAT**

1. Il programma di ispezione internazionale congiunta («programma ICCAT») di cui all'allegato VIII è applicabile nell'Unione.
2. Gli Stati membri le cui navi da pesca sono autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo designano ispettori ed effettuano ispezioni in mare nell'ambito del programma dell'ICCAT.
3. Se più di 15 navi da pesca battenti bandiera di uno Stato membro sono contemporaneamente impegnate in attività di pesca del tonno rosso nella zona della convenzione, lo Stato membro in questione invia una nave di ispezione nella zona della convenzione per l'intera durata della permanenza di dette navi nella zona, a fini di ispezione e controllo in mare. Tale obbligo si considera soddisfatto se più Stati membri collaborano per inviare una nave d'ispezione o se una nave d'ispezione dell'Unione è inviata nella zona della convenzione.
4. La Commissione o un organismo da essa designato può assegnare ispettori dell'Unione al programma dell'ICCAT.
5. La Commissione o un organismo da essa designato coordina le attività di sorveglianza e ispezione per l'Unione. La Commissione può elaborare, in coordinamento con gli Stati membri interessati, programmi di ispezione congiunta che consentano all'Unione di assolvere ai propri obblighi nell'ambito del programma dell'ICCAT. Gli Stati membri le cui navi da pesca praticano la pesca del tonno rosso adottano le misure necessarie per agevolare l'attuazione dei suddetti programmi, in particolare per quanto riguarda le risorse umane e materiali da utilizzare e i periodi e le zone geografiche in cui tali risorse saranno impiegate.

6. Entro il 1° aprile di ogni anno gli Stati membri comunicano alla Commissione i nomi degli ispettori e delle navi di ispezione che intendono assegnare al programma dell'ICCAT nel corso dell'anno. Sulla base di tali informazioni, la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, redige ogni anno un piano di partecipazione dell'Unione al programma dell'ICCAT e lo trasmette al segretariato dell'ICCAT e agli Stati membri.

#### Articolo 53

##### **Trasmissione dei piani di ispezione**

1. Entro il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri trasmettono i loro piani di ispezione alla Commissione. I piani di ispezione sono elaborati in conformità:
  - a) degli obiettivi, delle priorità e delle procedure nonché dei parametri di riferimento per le attività di ispezione stabiliti nel programma specifico di controllo e ispezione per il tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo, istituito a norma dell'articolo 95 del regolamento (CE) n. 1224/2009;
  - b) del programma nazionale di controllo per il tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo, istituito a norma dell'articolo 46 del regolamento (CE) n. 1224/2009.
2. La Commissione compila i piani di ispezione nazionali e li integra nel piano di ispezione dell'Unione. Tale piano è trasmesso dalla Commissione al segretariato dell'ICCAT, per approvazione da parte dell'ICCAT, unitamente ai piani di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

#### Articolo 54

##### **Ispezioni in caso di infrazione**

1. Lo Stato membro di bandiera adotta le misure di cui al paragrafo 2 del presente articolo se una nave battente la sua bandiera:
  - a) non ha ottemperato all'obbligo di dichiarazione di cui agli articoli 25 e 26; oppure
  - b) ha commesso un'infrazione alle disposizioni del presente regolamento, agli articoli da 89 a 93 del regolamento (CE) n. 1224/2009 o al capo IX del regolamento (CE) n. 1005/2008.
2. Lo Stato membro di bandiera provvede affinché un'ispezione fisica sia effettuata sotto la sua autorità nei suoi porti o, quando la nave non si trova in uno dei suoi porti, da un'altra persona da esso designata.

#### Articolo 55

##### **Controlli incrociati**

1. Gli Stati membri verificano, anche avvalendosi di rapporti di ispezione, rapporti degli osservatori e dati SCP, la presentazione dei giornali di bordo e le informazioni registrate nei giornali di bordo delle proprie navi da pesca, nei DCT in conformità dell'articolo 109 del regolamento (CE) n. 1224/2009.
2. Per tutte le operazioni di sbarco, trasbordo o ingabbiamento gli Stati membri effettuano controlli incrociati tra i quantitativi di ogni specie registrati nel giornale di bordo delle navi da pesca o i quantitativi di ogni specie registrati nella dichiarazione di trasferimento o di trasbordo e i quantitativi registrati nella dichiarazione di sbarco o nella dichiarazione di ingabbiamento, nonché in qualsiasi altro documento pertinente, quali fatture e/o note di vendita, in conformità dell'articolo 109 del regolamento (CE) n. 1224/2009.

## SEZIONE 8

**Commercializzazione**

## Articolo 56

**Misure di commercializzazione**

1. Fatti salvi i regolamenti (CE) n. 1224/2009, (CE) n. 1005/2008 e il regolamento (UE) n. 1379/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, nell'Unione sono vietati il commercio, gli sbarchi, le importazioni, le esportazioni, l'ingabbiamento a fini di ingrasso o di allevamento, le riesportazioni e i trasbordi di tonno rosso che non siano accompagnati dalla documentazione accurata, completa e convalidata prevista dal presente regolamento, dal regolamento (UE) n. 640/2010 e dall'articolo 4 *ter* del regolamento (CE) n. 1936/2001.
2. Sono vietati nell'Unione il commercio, le importazioni, gli sbarchi, l'ingabbiamento a fini di allevamento e di ingrasso, la trasformazione, le esportazioni, le riesportazioni e il trasbordo di tonno rosso:
  - a) catturato da navi da pesca o da tonnare il cui Stato di bandiera non disponga di un contingente, un limite di cattura o una quota dello sforzo di pesca per il tonno rosso dell'Atlantico orientale e del Mediterraneo, in base alle condizioni previste dalle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT; o
  - b) catturato da una nave da pesca o da una tonnara che al momento della cattura aveva esaurito il proprio contingente individuale o il cui Stato aveva esaurito le possibilità di pesca ad esso assegnate.
3. Fatti salvi i regolamenti (CE) n. 1224/2009, (CE) n. 1005/2008 e (UE) n. 1379/2013, sono vietati nell'Unione il commercio, le importazioni, gli sbarchi, la trasformazione e le esportazioni di tonno rosso da aziende di ingrasso o di allevamento che non rispettino i regolamenti di cui al paragrafo 1.

## CAPO VI

**DISPOSIZIONI FINALI**

## Articolo 57

**Valutazione**

Gli Stati membri presentano alla Commissione, entro il 15 settembre di ogni anno, una relazione dettagliata sull'attuazione del presente regolamento. Sulla base delle informazioni ricevute dagli Stati membri la Commissione presenta al segretariato dell'ICCAT, entro il 15 ottobre di ogni anno, una relazione dettagliata sull'attuazione della raccomandazione ICCAT 14-04.

## Articolo 58

**Finanziamento**

Ai fini del regolamento (UE) n. 508/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, il piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo è considerato un piano pluriennale ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (UE) n. 1380/2013.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1379/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013 relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura, recante modifica ai regolamenti (CE) n. 1184/2006 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 508/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, relativo al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e che abroga i regolamenti (CE) n. 2328/2003, (CE) n. 861/2006, (CE) n. 1198/2006 e (CE) n. 791/2007 del Consiglio e il regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 149 del 20.5.2014, pag. 1).

*Articolo 59***Attuazione**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la pesca e l'acquacoltura istituito dall'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1380/2013. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 60***Abrogazione**

1. Il regolamento (CE) n. 302/2009 è abrogato.
2. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XIII.

*Articolo 61***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 14 settembre 2016

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

I. KORČOK

\_\_\_\_\_

## ALLEGATO I

**Condizioni specifiche applicabili alle attività di pesca di cui all'articolo 14, paragrafo 2**

1. In aggiunta alle disposizioni stabilite all'articolo 9, paragrafo 3, il numero massimo di tonniere con lenze e canne e imbarcazioni con lenze trainate autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso nell'Atlantico orientale in base alle condizioni specifiche applicabili alla deroga di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera a), corrisponde al numero di navi da cattura dell'Unione che hanno preso parte alla pesca diretta del tonno rosso nel 2006.
2. In aggiunta alle disposizioni stabilite all'articolo 9, paragrafo 3, il numero massimo di navi da cattura autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso nel Mare Adriatico a fini di allevamento in base alle condizioni specifiche applicabili alla deroga di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera b), corrisponde al numero di navi da cattura dell'Unione che hanno preso parte alla pesca diretta del tonno rosso nel 2008. A tal fine, si tiene conto del numero di navi da cattura croate che hanno preso parte alla pesca diretta del tonno rosso nel 2008.
3. In aggiunta alle disposizioni stabilite all'articolo 9, paragrafo 3, il numero massimo di tonniere con lenze e canne, navi con palangari e navi con lenze a mano autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso nel Mediterraneo in base alle condizioni specifiche applicabili alla deroga di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera c), corrisponde al numero di navi da cattura dell'Unione che hanno preso parte alla pesca diretta del tonno rosso nel 2008.
4. Il numero massimo di navi da cattura stabilito in conformità dei punti 1, 2 e 3 del presente allegato è ripartito tra gli Stati membri in conformità del TFUE e dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1380/2013.
5. Tra le navi da cattura autorizzate di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera a), e al punto 1 del presente allegato è ripartito al massimo il 7 % del contingente dell'Unione di tonno rosso di taglia compresa fra 8 kg o 75 cm e 30 kg o 115 cm. Tale contingente è ripartito tra gli Stati membri in conformità del TFUE e dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1380/2013.
6. In deroga all'articolo 14, paragrafo 2, lettera a), e nei limiti del contingente del 7 % di cui al punto 5 del presente allegato, un quantitativo massimo di 100 t può essere assegnato alla cattura di tonno rosso non inferiore a 6,4 kg o 70 cm da parte di tonniere con lenze e canne di lunghezza inferiore a 17 m.
7. La quota massima del contingente dell'Unione assegnata agli Stati membri per la pesca in base alle condizioni specifiche applicabili alla deroga di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera b), e al punto 2 del presente allegato è determinata in conformità del TFUE e dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1380/2013.
8. Tra le navi da cattura autorizzate di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera c), e al punto 3 del presente allegato è ripartito al massimo il 2 % del contingente dell'Unione di tonno rosso di taglia compresa fra 8 kg o 75 cm e 30 kg o 115 cm. Tale contingente è ripartito tra gli Stati membri in conformità del TFUE e dell'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1380/2013.
9. Gli Stati membri le cui tonniere con lenze e canne, navi con palangari, navi con lenze a mano e imbarcazioni con lenze trainate sono autorizzate a praticare la pesca del tonno rosso in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2, e del presente allegato adottano le seguenti disposizioni in materia di marcatura caudale:
  - a) il marchio caudale è apposto su ciascun esemplare di tonno rosso immediatamente dopo l'operazione di scarico;
  - b) ogni marchio caudale reca un numero unico di identificazione che deve essere incluso nei documenti statistici relativi al tonno rosso e riportato sulla parte esterna di ogni imballaggio contenente del tonno.

## ALLEGATO II

**Obblighi relativi al giornale di pesca**

## A. NAVI DA CATTURA

Specifiche minime per i giornali di pesca:

1. il giornale di pesca è composto da fogli numerati;
2. il giornale di pesca è compilato ogni giorno (entro mezzanotte) o prima dell'entrata in porto;
3. il giornale di pesca è compilato in caso di ispezioni in mare;
4. una copia dei fogli è acclusa al giornale di pesca;
5. il giornale relativo all'ultimo anno di attività è conservato a bordo.

Informazioni minime standard da inserire nel giornale di pesca:

1. nome e indirizzo del comandante;
2. date e porti di partenza, date e porti di arrivo;
3. nome della nave, numero di registro, numero ICCAT, indicativo internazionale di chiamata e numero IMO (se assegnato);
4. attrezzo da pesca:
  - a) tipo in base al codice FAO;
  - b) dimensioni (per esempio: lunghezza, apertura di maglia, numero di ami);
5. operazioni in mare con (almeno) una riga per giorno di bordata, con l'indicazione dei seguenti elementi:
  - a) attività (per esempio, pesca, navigazione);
  - b) posizione: posizione giornaliera esatta (in gradi e primi), registrata per ogni operazione di pesca o a mezzogiorno nei giorni in cui non è stata praticata alcuna attività di pesca;
  - c) registrazione delle catture, con indicazione dei seguenti elementi:
    - 1) codice FAO,
    - 2) peso arrotondato in kg per giorno,
    - 3) numero di pezzi per giorno.

Per le tonniere con reti a circuizione tali dati dovrebbero essere registrati per ogni operazione di pesca, anche in caso di catture nulle;

6. firma del comandante;
7. modalità di determinazione del peso: stima, pesatura a bordo;
8. nel giornale di pesca le catture sono registrate in equivalente peso vivo, con l'indicazione dei coefficienti di conversione utilizzati per la valutazione.

Informazioni minime da inserire nel giornale di pesca in caso di sbarco o di trasbordo:

1. date e porto di sbarco/trasbordo;
2. prodotti:
  - a) specie e presentazione in base al codice FAO;
  - b) numero di pesci o di casse e quantitativo in kg;



3. firma del comandante o dell'agente della nave;
4. in caso di trasbordo: nome, bandiera e numero ICCAT della nave ricevente.

Dati minimi da inserire nel giornale di pesca in caso di trasferimento in gabbie:

1. data, ora e posizione (latitudine/longitudine) del trasferimento;
2. prodotti:
  - a) identificazione delle specie in base al codice FAO;
  - b) numero di pesci e quantitativo in kg trasferito in gabbie;
3. nome, bandiera e numero ICCAT del rimorchiatore;
4. nome e numero ICCAT dell'azienda di destinazione;
5. nel caso di un'OPC, oltre ai dati di cui ai punti da 1 a 4, i comandanti registrano nel giornale di pesca:
  - a) per quanto riguarda la nave da cattura che trasferisce il pesce nelle gabbie:
    - quantitativo di catture salpate a bordo;
    - quantitativo di catture imputato al contingente individuale,
    - nomi delle altre navi che partecipano all'OPC;
  - b) per quanto riguarda le altre navi da cattura della stessa operazione di pesca congiunta che non partecipano al trasferimento del pesce:
    - nome, indicativo internazionale di chiamata e numero ICCAT delle navi suddette,
    - l'indicazione che nessuna cattura è stata salpata a bordo o trasferita in gabbie,
    - quantitativo di catture imputato ai contingenti individuali,
    - nome e numero ICCAT della nave da cattura di cui alla lettera a).

#### B. RIMORCHIATORI

1. Il comandante di un rimorchiatore registra nel giornale di pesca quotidiano la data, l'ora e la posizione del trasferimento, i quantitativi trasferiti (numero di pesci e quantitativo in kg), il numero della gabbia nonché il nome, la bandiera e il numero ICCAT della nave da cattura, il nome e il numero ICCAT dell'altra nave o delle altre navi partecipanti, l'azienda di destinazione e il relativo numero ICCAT nonché il numero ICCAT della dichiarazione di trasferimento.
2. Ulteriori trasferimenti verso navi ausiliarie o altri rimorchiatori sono registrati indicando le informazioni di cui al punto 1, nonché il nome, la bandiera e il numero ICCAT della nave ausiliaria o del rimorchiatore e il numero ICCAT della dichiarazione di trasferimento.
3. Il giornale di pesca quotidiano contiene i dati relativi a tutti i trasferimenti effettuati nel corso della campagna di pesca. Il giornale di pesca quotidiano è tenuto a bordo ed è accessibile in qualsiasi momento a fini di controllo.

#### C. NAVI AUSILIARIE

1. Il comandante di una nave ausiliaria registra quotidianamente le attività nel giornale di pesca indicando la data, l'ora e le posizioni, i quantitativi di tonno rosso salpati a bordo e il nome della nave da pesca, dell'azienda o della tonnara con la quale opera in associazione.
2. Il giornale di pesca quotidiano contiene i dati relativi a tutte le attività effettuate nel corso della campagna di pesca. Il giornale di pesca quotidiano è tenuto a bordo ed è accessibile in qualsiasi momento a fini di controllo.

#### D. NAVI OFFICINA

1. Il comandante di una nave officina registra nel giornale di pesca quotidiano la data, l'ora e la posizione delle attività, i quantitativi trasbordati nonché il numero e il peso del tonno rosso proveniente, secondo il caso, da aziende, tonnare o navi da cattura. Il comandante registra inoltre il nome e il numero ICCAT di tali aziende, tonnare o navi da cattura.

2. Il comandante di una nave officina tiene un giornale quotidiano delle attività di trasformazione in cui sono indicati il peso vivo e il numero di pesci trasferiti o trasbordati, il fattore di conversione utilizzato, e i pesi e i quantitativi per tipo di presentazione del prodotto.
  3. Il comandante di una nave officina tiene a bordo un piano di stivaggio indicante l'ubicazione e i quantitativi per specie e tipo di presentazione.
  4. Il giornale di pesca quotidiano contiene i dati relativi a tutti i trasbordi effettuati nel corso della campagna di pesca. Il giornale di pesca quotidiano, il giornale delle attività di trasformazione, il piano di stivaggio e le copie originali delle dichiarazioni di trasbordo ICCAT sono tenuti a bordo e sono accessibili in qualsiasi momento a fini di controllo.
-

**Dichiarazione di trasbordo ICCAT**

N. di documento

<b>Nave da trasporto</b>	<b>Nave da pesca</b>	<b>Destinazione finale:</b>
Nome della nave e indicativo di chiamata:	Nome della nave e indicativo di chiamata:	Porto:
Bandiera:	Bandiera:	Paese:
N. di autorizzazione dello Stato di bandiera:	N. di autorizzazione dello Stato di bandiera:	Stato:
N. di registro nazionale:	N. di registro nazionale:	
N. di registro ICCAT:	N. di registro ICCAT:	
N. IMO:	Identificazione esterna:	
	N. del foglio del giornale di pesca:	

	Giorno	Mese	Ora	Anno	2_ 0_ _ _	Nome del comandante della nave da pesca:	Nome del comandante della nave da trasporto:
Partenza	_ _	_ _	_ _	Da:	_ _ _ _		
Ritorno	_ _	_ _	_ _	A:	_ _ _ _	Firma:	Firma:
Trasbordo	_ _	_ _	_ _	_ _ _ _			

Per i trasbordi indicare il peso in chilogrammi o l'unità utilizzata (casce, cesti, ecc.) e il peso sbarcato in chilogrammi di tale unità: |\_|\_| chilogrammi.

LUOGO DEL TRASBORDO

Porto	Mare		Specie	Numero di unità di pesce	Tipo di prodotto vivo	Tipo di prodotto intero	Tipo di prodotto eviscerato	Tipo di prodotto decapitato	Tipo di prodotto in filetti	Tipo di prodotto	Altri trasbordi
	Lat.	Long.									
											Data: _____   Luogo/Posizione: _____ N. di autorizzazione PC: Firma del comandante della nave che effettua il trasferimento:
											Nome della nave ricevente: Bandiera N. di registro ICCAT: N. IMO: Firma del comandante:
											Data: _____   Luogo/Posizione: _____ N. di autorizzazione PC: Firma del comandante della nave che effettua il trasferimento:
											Nome della nave ricevente: Bandiera N. di registro ICCAT: N. IMO: Firma del comandante:

Obblighi in caso di trasbordo:

1. L'originale della dichiarazione di trasbordo è consegnato alla nave ricevente (nave officina o nave da trasporto).
2. La copia della dichiarazione di trasbordo è conservata dalla nave da cattura o dalla tonnara corrispondente.
3. Ulteriori operazioni di trasbordo devono essere autorizzate dalla PCC che ha autorizzato la nave ad operare.
4. L'originale della dichiarazione di trasbordo deve essere conservato dalla nave ricevente, che detiene le catture, fino al luogo di sbarco.
5. L'operazione di trasbordo deve essere registrata nel giornale di pesca di tutte le navi che vi prendono parte.

ALLEGATO IV

N. di documento		Dichiarazione di trasferimento ICCAT			
1. TRASFERIMENTO DI TONNO ROSSO VIVO DESTINATO ALL'ALLEVAMENTO					
Nome della nave da pesca:		Nome della tonnara:		Nome del rimorchiatore:	
Indicativo di chiamata:		N. di registro ICCAT:		Indicativo di chiamata:	
Bandiera:				Bandiera:	
N. di autorizzazione di trasferimento dello Stato di bandiera:				N. di registro ICCAT:	
N. di registro ICCAT:				Identificazione esterna:	
Identificazione esterna:				Numero della gabbia:	
N. del giornale di pesca:					
N. dell'operazione di pesca congiunta:					
2. INFORMAZIONI RELATIVE AL TRASFERIMENTO					
Data: __ / __ / ____		Luogo/Posizione:		Porto:      Latitudine:      Longitudine:	
Numero di individui:				Specie:	
				Peso:	
Tipo di prodotto:    Vivo <input type="checkbox"/> Intero <input type="checkbox"/> Eviscerato <input type="checkbox"/> Altro (specificare):					
Nome e firma del comandante della nave da pesca/dell'operatore della tonnara/dell'operatore dell'azienda:		Nome e firma del comandante della nave ricevente (rimorchiatore, nave officina, nave da trasporto):		Nome, numero ICCAT e firma degli osservatori:	
3. ULTERIORI TRASFERIMENTI					
Data: __ / __ / ____		Luogo/Posizione:		Porto:      Latitudine:      Longitudine:	
Nome del rimorchiatore:		Indicativo di chiamata:		Bandiera:	
				N. di registro ICCAT:	
N. di autorizzazione di trasferimento dello Stato in cui ha sede l'azienda:		Identificazione esterna:		Nome e firma del comandante della nave ricevente:	

Data: __ / __ / ____	Luogo/Posizione:      Porto:      Latitudine:      Longitudine:		
Nome del rimorchiatore:	Indicativo di chiamata:	Bandiera:	N. di registro ICCAT:
N. di autorizzazione di trasferimento dello Stato in cui ha sede l'azienda:	Identificazione esterna:	Nome e firma del comandante della nave ricevente:	
Data: __ / __ / ____	Luogo/Posizione:      Porto:      Latitudine:      Longitudine:		
Nome del rimorchiatore:	Indicativo di chiamata:	Bandiera:	N. di registro ICCAT:
N. di autorizzazione di trasferimento dello Stato in cui ha sede l'azienda:	Identificazione esterna:	Nome e firma del comandante della nave ricevente:	
4. GABBIE COMPARTIMENTATE			
N. della gabbia cedente	Kg:	Numero di pesci:	
Nome del rimorchiatore cedente:	Indicativo di chiamata:	Bandiera:	N. di registro ICCAT:
N. della gabbia ricevente	Kg:	Numero di pesci:	
Nome del rimorchiatore ricevente:	Indicativo di chiamata:	Bandiera:	N. di registro ICCAT:
N. della gabbia ricevente	Kg:	Numero di pesci:	
Nome del rimorchiatore ricevente:	Indicativo di chiamata:	Bandiera:	N. di registro ICCAT:
N. della gabbia ricevente	Kg:	Numero di pesci:	
Nome del rimorchiatore ricevente:	Indicativo di chiamata:	Bandiera:	N. di registro ICCAT:

ALLEGATO V

Formulario di dichiarazione delle catture

Bandiera	Numero ICCAT	Nome della nave	Inizio del periodo di dichiarazione	Fine del periodo di dichiarazione	Durata (in giorni) del periodo di dichiarazione	Data di cattura	Luogo di cattura		Catture			Peso attribuito in caso di operazione di pesca congiunta (kg)
							Latitudine	Longitudine	Peso (kg)	Numero di esemplari	Peso medio (kg)	

## ALLEGATO VI

Operazione di pesca congiunta								
Stato di bandiera	Nome della nave	N. ICCAT	Durata dell'operazione	Identità degli operatori	Contingente individuale della nave	Criterio di ripartizione per nave	Azienda di ingrasso e di allevamento di destinazione	
							PCC	N. ICCAT

Data ...

Convalida dello Stato di bandiera ...

\_\_\_\_\_



## ALLEGATO VII

**Programma di osservazione regionale ICCAT**

## NOMINA DI OSSERVATORI REGIONALI DELL'ICCAT

1. Per svolgere i propri compiti ogni osservatore regionale dell'ICCAT deve possedere le seguenti qualifiche:
  - a) un'esperienza sufficiente per riconoscere le specie ittiche e gli attrezzi da pesca;
  - b) una conoscenza adeguata delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT, attestata da un certificato rilasciato dagli Stati membri e basato sugli orientamenti dell'ICCAT in materia di formazione;
  - c) la capacità di compiere un lavoro accurato di osservazione, registrando i relativi risultati;
  - d) una conoscenza adeguata della lingua dello Stato di bandiera della nave o dell'azienda sottoposta a osservazione.

## OBBLIGHI DELL'OSSERVATORE REGIONALE DELL'ICCAT

2. L'osservatore regionale dell'ICCAT deve:
  - a) aver completato la formazione tecnica prescritta dalle linee direttrici stabilite dall'ICCAT;
  - b) essere cittadino di uno degli Stati membri ma, per quanto possibile, non dello Stato in cui ha sede l'azienda o la tonnara o dello Stato di bandiera della tonniera con reti a circuizione. Tuttavia, se il tonno rosso è prelevato dalla gabbia e commercializzato come prodotto fresco, l'osservatore regionale dell'ICCAT che osserva il prelievo può essere un cittadino dello Stato membro responsabile dell'azienda;
  - c) essere in grado di svolgere i compiti di cui al punto 3;
  - d) essere iscritto nell'elenco degli osservatori regionali dell'ICCAT tenuto dall'ICCAT;
  - e) non avere interessi attuali finanziari o di altro tipo nella pesca del tonno rosso.

## COMPITI DELL'OSSERVATORE REGIONALE DELL'ICCAT

3. Gli osservatori regionali dell'ICCAT svolgono in particolare i seguenti compiti:
  - a) gli osservatori a bordo delle navi con reti a circuizione controllano che le navi rispettino le pertinenti misure di conservazione e di gestione adottate dall'ICCAT. In particolare, l'osservatore regionale dell'ICCAT:
    - 1) qualora osservi una possibile violazione di raccomandazioni ICCAT, ne informa tempestivamente la società incaricata di attuare il programma di osservazione regionale, la quale trasmette immediatamente tale informazione alle autorità dello Stato di bandiera della nave da cattura;
    - 2) registra le attività di pesca e riferisce al riguardo;
    - 3) osserva le catture ed effettua una stima delle medesime, verificando i dati registrati nel giornale di pesca;
    - 4) stila un rapporto giornaliero delle attività di trasferimento delle navi con reti a circuizione;
    - 5) avvista e prende nota delle navi eventualmente operanti in violazione delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT;
    - 6) registra le attività di trasferimento e riferisce al riguardo;
    - 7) verifica la posizione della nave impegnata in attività di trasferimento;

- 8) osserva i prodotti trasferiti ed effettua una stima dei medesimi, anche esaminando le videoregistrazioni;
  - 9) verifica e registra il nome e il numero ICCAT della nave da pesca interessata;
  - 10) svolge operazioni scientifiche, quali la raccolta di dati nell'ambito del compito II, eventualmente richieste dalla commissione ICCAT, in base alle istruzioni dell'SCRS;
- b) gli osservatori regionali dell'ICCAT operanti presso le aziende e le tonnare verificano che queste rispettino le pertinenti misure di conservazione e di gestione adottate dall'ICCAT. In particolare, l'osservatore regionale dell'ICCAT:
- 1) verifica i dati riportati nelle dichiarazioni di trasferimento e di ingabbiamento e nel DCT, anche esaminando le videoregistrazioni;
  - 2) certifica i dati riportati nelle dichiarazioni di trasferimento e di ingabbiamento nonché nei DCT;
  - 3) stila un rapporto giornaliero sulle attività di trasferimento delle aziende e delle tonnare;
  - 4) controfirma le dichiarazioni di trasferimento e di ingabbiamento e i DCT unicamente se le informazioni ivi contenute corrispondono alle proprie osservazioni, che comprendono anche una videoregistrazione conforme ai requisiti di cui all'articolo 35, paragrafo 1, e all'articolo 44, paragrafo 1;
  - 5) svolge operazioni scientifiche, quali la raccolta di campioni, eventualmente richieste dalla Commissione, in base alle istruzioni dell'SCRS;
  - 6) registra e verifica la presenza di qualsiasi tipo di marcatura, compresi segni distintivi naturali, e comunica qualsiasi segno di asportazione recente di marcature;
- c) redige rapporti generali sulla base delle informazioni raccolte in conformità del presente punto e offre al comandante e all'operatore dell'azienda la possibilità di inserirvi eventuali informazioni pertinenti;
- d) presenta al segretariato il rapporto generale di cui alla lettera c) entro venti giorni dal termine del periodo di osservazione;
- e) svolge qualsiasi altra funzione stabilita dalla Commissione ICCAT.
4. L'osservatore regionale dell'ICCAT considera riservate tutte le informazioni relative alle operazioni di pesca e di trasferimento effettuate dalle tonnare con reti a circuizione e dalle aziende e accetta per iscritto che tale obbligo costituisce una condizione per la sua nomina ad osservatore regionale dell'ICCAT.
5. L'osservatore regionale dell'ICCAT soddisfa i requisiti stabiliti dalle leggi e dai regolamenti dello Stato di bandiera o dello Stato in cui ha sede l'azienda e che esercita la propria giurisdizione sulla nave o sull'azienda a cui è assegnato l'osservatore regionale dell'ICCAT.
6. L'osservatore regionale dell'ICCAT rispetta la gerarchia e le norme generali di condotta che si applicano a tutto il personale di bordo e dell'azienda, purché tali norme non interferiscano con i doveri che gli competono nell'ambito del presente programma e con gli obblighi del personale di bordo e dell'azienda di cui al punto 7 del presente allegato e all'articolo 51, paragrafo 6.

#### OBBLIGHI DEGLI STATI MEMBRI DI BANDIERA NEI CONFRONTI DEGLI OSSERVATORI REGIONALI DELL'ICCAT

7. Gli Stati membri responsabili della tonniera con reti a circuizione, dell'azienda o della tonnara provvedono affinché gli osservatori regionali dell'ICCAT:
- a) abbiano accesso al personale di bordo, dell'azienda e della tonnara nonché agli attrezzi, alle gabbie e alle attrezzature;
  - b) abbiano accesso, su richiesta, alle seguenti attrezzature, se presenti a bordo della nave cui sono assegnati, al fine di agevolare l'esercizio delle loro funzioni di cui al presente allegato, punto 3:
    - 1) strumenti per la navigazione via satellite,
    - 2) schermi radar, quando in uso,
    - 3) mezzi di comunicazione elettronici;

- c) beneficino di condizioni equivalenti a quelle degli ufficiali in materia di vitto, alloggio e adeguate strutture sanitarie;
- d) dispongano di uno spazio adeguato sul ponte o nella timoneria per l'espletamento delle formalità amministrative, nonché in coperta per poter svolgere i loro compiti di osservatori.

COSTI DERIVANTI DAL PROGRAMMA DI OSSERVAZIONE REGIONALE DELL'ICCAT

8. Tutti i costi derivanti dalle attività degli osservatori regionali dell'ICCAT sono a carico degli operatori delle aziende o dei proprietari delle tonniere con reti a circuizione.
-

## ALLEGATO VIII

**Programma di ispezione internazionale congiunta dell'ICCAT**

In occasione della sua quarta riunione ordinaria, svoltasi a Madrid nel novembre 1975, e della sua riunione annuale, svoltasi a Marrakech nel 2008, l'ICCAT ha concordato quanto segue.

Ai sensi dell'articolo IX, paragrafo 3, della convenzione, la Commissione ICCAT raccomanda che siano stabilite le disposizioni seguenti in materia di controllo internazionale fuori dalle acque soggette a giurisdizione nazionale, al fine di assicurare l'applicazione della convenzione e delle misure da questa istituite.

## I. INFRAZIONI GRAVI

1. Ai fini delle presenti procedure, per infrazione grave si intendono le seguenti infrazioni delle disposizioni contemplate dalle misure di gestione e di conservazione dell'ICCAT adottate dalla Commissione ICCAT:
  - a) pesca senza licenza, permesso o autorizzazione validi rilasciati dalla PCC di bandiera;
  - b) assenza di registrazioni sufficienti delle catture e dei dati ad esse connessi, in conformità dei requisiti della Commissione ICCAT in materia di dichiarazioni, o presentazione di una dichiarazione delle catture e/o dei dati ad esse connessi contenente gravi inesattezze;
  - c) pesca in una zona di divieto;
  - d) pesca in un periodo di divieto;
  - e) cattura o detenzione intenzionali di specie in violazione delle misure applicabili di conservazione e di gestione adottate dall'ICCAT;
  - f) violazione in misura significativa dei limiti di cattura o dei contingenti in vigore secondo le norme dell'ICCAT;
  - g) utilizzo di attrezzi da pesca vietati;
  - h) falsificazione o occultamento intenzionali della marcatura, dell'identità o dell'immatricolazione della nave da pesca;
  - i) occultamento, manomissione o eliminazione di elementi di prova relativi a un'indagine su un'infrazione;
  - j) infrazioni multiple che, considerate congiuntamente, costituiscono una grave inosservanza delle misure in vigore a norma dell'ICCAT;
  - k) assalire, opporre resistenza, minacciare, molestare sessualmente, ostacolare indebitamente un ispettore o un osservatore autorizzato o ritardare o interferire con il loro operato;
  - l) manomissione o disattivazione intenzionali dell'SCP;
  - m) altre infrazioni che potranno essere determinate dall'ICCAT, una volta inserite e pubblicate in una versione riveduta delle presenti procedure;
  - n) pesca coadiuvata da aerei da avvistamento;
  - o) interferenza con il sistema di controllo via satellite e/o attività esercitata senza sistema SCP;
  - p) attività di trasferimento senza la corrispondente dichiarazione;
  - q) trasbordo in mare.
2. Qualora, a seguito del fermo e dell'ispezione di una nave da pesca, l'ispettore autorizzato osservi un'attività o una situazione che costituisce un'infrazione grave secondo la definizione di cui al punto 1, le autorità dello Stato di bandiera delle navi di ispezione ne danno comunicazione immediata allo Stato di bandiera della nave da pesca, direttamente e tramite il segretariato dell'ICCAT. In tali circostanze, l'ispettore informa anche qualsiasi nave da ispezione appartenente allo Stato di bandiera della nave da pesca che si trovi nelle vicinanze.
3. L'ispettore dell'ICCAT registra nel giornale di bordo della nave da pesca le ispezioni realizzate e le eventuali infrazioni rilevate.

4. Lo Stato membro di bandiera provvede affinché, a seguito dell'ispezione di cui al punto 2, la nave da pesca interessata cessi ogni attività di pesca. Lo Stato membro di bandiera ordina alla nave da pesca di recarsi, entro 72 ore, in un porto da esso designato, dove è avviata un'indagine.
5. Se la nave da pesca non è invitata a recarsi in un porto, lo Stato membro di bandiera ne dà senza indugio debita giustificazione alla Commissione europea, la quale inoltra l'informazione al segretariato dell'ICCAT, che a sua volta la rende disponibile su richiesta alle altre parti contraenti.



## II. SVOLGIMENTO DELLE ISPEZIONI

6. Le ispezioni sono effettuate da ispettori designati dalle parti contraenti. I nomi degli organismi pubblici autorizzati e degli ispettori a tal fine designati dai rispettivi governi sono notificati alla Commissione ICCAT.
7. Le navi che effettuano operazioni internazionali di fermo e ispezione conformemente al presente allegato espongono una bandiera o un guidone speciali approvati dalla Commissione ICCAT e rilasciati dal segretariato dell'ICCAT. I nomi delle navi a tal fine utilizzate sono notificati al segretariato dell'ICCAT non appena possibile prima dell'inizio delle attività di ispezione. Il segretariato dell'ICCAT fornisce a tutte le PCC le informazioni relative alle navi di ispezione designate, anche pubblicandole sul proprio sito web protetto da password.
8. Ogni ispettore è in possesso di un documento di identità rilasciato dalle autorità dello Stato di bandiera e conforme al modello figurante al punto 21 del presente allegato.
9. Fatte salve le disposizioni stabilite al punto 16, una nave battente bandiera di una parte contraente, impegnata nella pesca di tonnidi o di specie affini nella zona della convenzione fuori dalle acque soggette alla propria giurisdizione nazionale, è tenuta a fermarsi non appena le sia impartito l'apposito segnale del codice internazionale dei segnali da una nave dotata del guidone dell'ICCAT descritto al punto 7 e avente a bordo un ispettore, salvo qualora siano in corso operazioni di pesca; in tal caso la nave si ferma non appena completate tali operazioni. Il comandante della nave consente alla squadra di ispezione, di cui al punto 10, di salire bordo e a tal fine mette a disposizione una scaletta d'imbarco. Il comandante consente alla squadra di ispezione di procedere agli accertamenti sulle attrezzature, sulle catture, sugli attrezzi da pesca e su qualsiasi documento pertinente ritenuti necessari per verificare l'osservanza delle raccomandazioni della Commissione ICCAT applicabili allo Stato di bandiera della nave sottoposta ad ispezione. Inoltre, un ispettore può chiedere qualsiasi spiegazione che ritenga necessaria.
10. Il numero di ispettori che compongono la squadra è stabilito dal comandante della nave d'ispezione tenendo conto delle circostanze pertinenti. Il numero di ispettori è limitato allo stretto necessario per assicurare il sicuro svolgimento delle funzioni di cui al presente allegato.
11. Al momento dell'imbarco, l'ispettore presenta il documento di identità di cui al punto 8. L'ispettore osserva le regolamentazioni, le procedure e le prassi internazionali generalmente accettate riguardanti la sicurezza della nave sottoposta ad ispezione e del relativo equipaggio, ed evita, per quanto possibile, di interferire con le operazioni di pesca e con lo stivaggio del pescato nonché di compiere azioni che potrebbero pregiudicare la qualità delle catture a bordo.

L'ispettore limita i propri accertamenti a quanto necessario per verificare l'osservanza delle raccomandazioni della Commissione ICCAT applicabili allo Stato di bandiera della nave considerata. Nel procedere all'ispezione l'ispettore può chiedere al comandante della nave da pesca l'assistenza necessaria. L'ispettore redige un rapporto di ispezione secondo un modello approvato dalla Commissione ICCAT. L'ispettore firma il rapporto alla presenza del comandante della nave, che è autorizzato ad aggiungervi o a farvi aggiungere le osservazioni che ritiene opportune, seguite dalla sua firma.

12. Un duplicato del rapporto è consegnato al comandante della nave e al governo della squadra di ispezione, che provvede a trasmetterne copia alle autorità competenti dello Stato di bandiera della nave sottoposta ad ispezione e alla Commissione ICCAT. Se constata una violazione delle raccomandazioni dell'ICCAT, l'ispettore ne informa inoltre, ove possibile, qualsiasi nave da ispezione appartenente allo Stato di bandiera della nave da pesca che si trovi nelle vicinanze.
13. L'opposizione a un ispettore o il mancato rispetto delle istruzioni da questo impartite sono trattati dallo Stato di bandiera della nave ispezionata alla stregua di atti commessi nei confronti di un ispettore nazionale.
14. L'ispettore svolge i suoi compiti nell'ambito delle presenti disposizioni in conformità delle norme stabilite nel presente regolamento, tuttavia egli è soggetto al controllo operativo delle sue autorità nazionali, alle quali è tenuto a rispondere.

15. I rapporti di ispezione, le note informative sugli avvistamenti di cui alla raccomandazione 94-09 e le dichiarazioni risultanti da verifiche documentali effettuate da ispettori stranieri nell'ambito delle presenti disposizioni sono esaminati e trattati dalle parti contraenti in conformità della loro normativa nazionale, come se si trattasse di rapporti elaborati da ispettori nazionali. Le disposizioni del presente punto non comportano alcun obbligo, per una parte contraente, di attribuire al rapporto di un ispettore straniero un valore probatorio superiore a quello che avrebbe nel paese dell'ispettore stesso. Le parti contraenti collaborano al fine di agevolare eventuali procedimenti giudiziari o di altro tipo avviati a seguito del rapporto di un ispettore nell'ambito delle presenti disposizioni.
16. a) Entro il 15 febbraio di ogni anno le parti contraenti comunicano alla Commissione ICCAT i rispettivi piani provvisori per lo svolgimento di attività ispettive nell'ambito del presente regolamento nell'anno civile in corso e la Commissione ICCAT può formulare suggerimenti alle parti contraenti in relazione al coordinamento delle operazioni nazionali nel settore considerato, anche per quanto riguarda il numero di ispettori e di navi aventi a bordo un ispettore.
- b) Le disposizioni stabilite nel presente regolamento e i piani di partecipazione si applicano tra le parti contraenti, salvo diverso accordo tra le stesse che deve essere notificato alla Commissione ICCAT. Tuttavia l'attuazione del programma è sospesa tra due qualsiasi parti contraenti nel caso in cui una di esse abbia trasmesso una notifica in tal senso alla Commissione ICCAT, in attesa della conclusione di un accordo.
17. a) Gli attrezzi da pesca sono ispezionati in conformità della regolamentazione vigente per la sottozona nella quale ha luogo l'ispezione. L'ispettore indica la sottozona in cui è stata effettuata l'ispezione e descrive nel rapporto di ispezione tutte le infrazioni constatate.
- b) L'ispettore può ispezionare tutti gli attrezzi da pesca utilizzati o presenti a bordo.
18. L'ispettore appone un marchio di identificazione approvato dalla Commissione ICCAT su ciascun attrezzo ispezionato che risulti in violazione delle raccomandazioni della Commissione ICCAT applicabili allo Stato di bandiera della nave considerata e ne fa menzione nel rapporto di ispezione.
19. L'ispettore può fotografare attrezzi, attrezzature, documenti e qualsiasi altro elemento ritenga necessario, in modo da evidenziarne le caratteristiche che non considera conformi alla vigente regolamentazione. Gli elementi fotografati sono elencati nel rapporto e duplicati delle fotografie sono allegati alla copia del rapporto destinata allo Stato di bandiera.
20. Se necessario, l'ispettore ispeziona tutte le catture presenti a bordo per accertare l'osservanza delle raccomandazioni dell'ICCAT.
21. Di seguito figura il modello di carta di identità per gli ispettori:

<b>INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNA</b>  <b>ICCAT</b> <b>Inspector Identity Card</b>		 <b>ICCAT</b>
<b>Contracting Party:</b> <b>Inspector Name:</b> <b>Card n°:</b> <b>Issue Date:</b>		The holder of this document is an ICCAT inspector duly appointed under the terms of the Scheme of Joint International Inspection and Surveillance of the International Commission for the Conservation of the Atlantic Tuna and has the authority to act under the provision of the ICCAT Control and Enforcement measures.
Photograph	Valid five years	..... ICCAT Executive Secretary Issuing Authority
		..... Inspector

## ALLEGATO IX

**Norme minime relative alle procedure di videoregistrazione****Operazioni di trasferimento**

1. Terminata l'operazione di trasferimento, il dispositivo elettronico di memorizzazione contenente la videoregistrazione originale è consegnato immediatamente all'osservatore regionale dell'ICCAT, che vi appone immediatamente le sue iniziali onde evitare ulteriori manipolazioni.
2. La registrazione originale è conservata a bordo della nave da cattura o dall'operatore dell'azienda o della tonnara, secondo il caso, per l'intero periodo di validità dell'autorizzazione.
3. Sono realizzate due copie identiche della videoregistrazione. Una copia è trasmessa all'osservatore regionale dell'ICCAT presente a bordo della tonniera con reti a circuizione e l'altra all'osservatore nazionale presente a bordo del rimorchiatore; quest'ultima accompagna la dichiarazione di trasferimento e le catture corrispondenti. Tale procedura si applica unicamente agli osservatori nazionali in caso di trasferimenti tra rimorchiatori.
4. All'inizio e/o alla fine di ciascuna videoregistrazione figura il numero dell'autorizzazione di trasferimento ICCAT.
5. Per l'intera durata di ogni videoregistrazione sono visibili l'ora e la data della registrazione stessa.
6. La videoregistrazione comprende, prima dell'inizio del trasferimento, l'apertura e la chiusura della rete o della porta, con immagini che mostrino se la gabbia cedente e quella ricevente contengono già esemplari di tonno rosso.
7. La videoregistrazione è continua, senza tagli o interruzioni, e copre l'intera operazione di trasferimento.
8. La videoregistrazione è di qualità sufficiente per consentire di stimare il numero di esemplari di tonno rosso trasferiti.
9. Se la qualità della videoregistrazione non consente di effettuare tale stima, le autorità di controllo chiedono che sia effettuato un nuovo trasferimento. Tale operazione è effettuata trasferendo in un'ulteriore gabbia, che deve essere vuota, tutti gli esemplari di tonno rosso presenti nella gabbia ricevente.

**Operazioni di ingabbiamento**

1. Terminata l'operazione di ingabbiamento, il dispositivo elettronico di memorizzazione contenente la videoregistrazione originale è consegnato immediatamente all'osservatore regionale dell'ICCAT, che vi appone immediatamente le sue iniziali onde evitare ulteriori manipolazioni.
2. L'originale della registrazione è conservato dall'azienda, se del caso, per l'intero periodo di validità dell'autorizzazione.
3. Sono realizzate due copie identiche della videoregistrazione, di cui una è trasmessa all'osservatore regionale dell'ICCAT assegnato all'azienda.
4. All'inizio e/o alla fine di ciascuna videoregistrazione figura il numero dell'autorizzazione di ingabbiamento dell'ICCAT.
5. Per l'intera durata di ogni videoregistrazione sono visibili l'ora e la data della registrazione stessa.
6. La videoregistrazione comprende, prima dell'inizio dell'operazione di ingabbiamento, l'apertura e la chiusura della rete o della porta e mostra se la gabbia d'origine e quella di destinazione contengono già esemplari di tonno rosso.
7. La videoregistrazione è continua, senza tagli o interruzioni, e copre l'intera operazione di ingabbiamento.
8. La videoregistrazione è di qualità sufficiente per consentire di stimare il numero di esemplari di tonno rosso trasferiti.
9. Se la qualità della videoregistrazione non consente di effettuare tale stima, le autorità di controllo chiedono che sia effettuata una nuova operazione di ingabbiamento. Tale operazione è effettuata trasferendo in un'ulteriore gabbia dell'azienda, che deve essere vuota, tutti gli esemplari di tonno rosso presenti nella gabbia ricevente dell'azienda.

## ALLEGATO X

**Norme e procedure applicabili ai programmi e agli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 46, paragrafi da 2 a 7, e all'articolo 47, paragrafo 1****A. Utilizzo di sistemi di fotocamere stereoscopiche**

Ai fini dell'utilizzo di sistemi di fotocamere stereoscopiche nel contesto delle operazioni di ingabbiamento secondo il disposto dell'articolo 46 del presente regolamento si applicano le seguenti disposizioni.

1. L'intensità di campionamento del pesce vivo non è inferiore al 20 % della quantità di pesce ingabbiato. Ove sia tecnicamente possibile, il campionamento di pesce vivo avviene in modo sequenziale, misurando un esemplare ogni cinque; tale campione è costituito da pesci misurati a una distanza compresa fra 2 e 8 metri dalla fotocamera.
2. Le dimensioni massime della porta di passaggio, che collega la gabbia cedente a quella ricevente, non superano 10 metri di larghezza e 10 metri di altezza.
3. Se le misurazioni della lunghezza dei pesci presentano una distribuzione multimodale (due o più coorti di taglie diverse) è possibile utilizzare più di un algoritmo di conversione per la stessa operazione di ingabbiamento. Gli algoritmi più aggiornati definiti dall'SCRS sono utilizzati per convertire la lunghezza alla forca in peso totale, in base alla categoria di calibro del pesce misurato durante le operazioni di ingabbiamento.
4. La convalida delle misurazioni stereoscopiche della lunghezza è effettuata prima di ogni operazione di ingabbiamento utilizzando una barra graduata a una distanza compresa fra 2 e 8 metri.
5. Nella comunicazione dei risultati del programma stereoscopico, i dati forniti indicano il margine di errore inerente alle specifiche tecniche del sistema di fotocamere stereoscopiche, che non deve superare un intervallo di  $\pm 5$  %.
6. Il rapporto sui risultati del programma stereoscopico comprende dati particolareggiati relativi a tutte le specifiche tecniche di cui sopra, e segnatamente l'intensità di campionamento, la metodologia di campionamento, la distanza dalla fotocamera, le dimensioni della porta di passaggio e gli algoritmi (rapporto lunghezza-peso). L'SCRS riesamina tali specifiche e, se necessario, formula raccomandazioni per modificarle.
7. Nel caso in cui la qualità delle immagini della fotocamera stereoscopica sia insufficiente per stimare il peso del tonno rosso ingabbiato, le autorità dello Stato membro responsabile della nave da cattura, della tonnara o dell'azienda chiedono che sia effettuata una nuova operazione di ingabbiamento.

**B. Presentazione e utilizzo dei risultati dei programmi**

1. Le decisioni riguardanti le differenze tra la dichiarazione delle catture e i risultati forniti dal programma basato su sistemi stereoscopici sono adottate a livello delle catture dell'OPC o delle catture complessive della tonnara, per le catture di OPC e di tonnare destinate a un impianto di allevamento cui partecipi un'unica PCC e/o un unico Stato membro. La decisione riguardante le differenze tra la dichiarazione delle catture e i risultati del programma basato su sistemi stereoscopici è adottata a livello di operazioni di ingabbiamento per le OPC cui partecipi più di una PCC e/o più di uno Stato Membro, salvo se diversamente concordato da tutte le autorità delle PCC e/o degli Stati membri di bandiera delle navi da cattura che partecipano all'OPC.
2. Lo Stato membro responsabile dell'azienda trasmette allo Stato membro o alla PCC responsabile della nave da cattura o della tonnara, nonché alla Commissione, una relazione recante la documentazione di seguito indicata.
  - a) Relazione tecnica sul sistema stereoscopico comprendente:
    - informazioni generali: specie, sito, gabbia, data, algoritmo;
    - informazioni statistiche sulla taglia: peso e lunghezza medi, peso e lunghezza minimi, peso e lunghezza massimi, numero di esemplari campionati, distribuzione ponderale, distribuzione per taglia.
  - b) Risultati dettagliati del programma, con indicazione della taglia e del peso di ogni esemplare campionato.
  - c) Rapporto sull'operazione di ingabbiamento comprendente:
    - informazioni generali sull'operazione: numero dell'operazione di ingabbiamento, nome dell'azienda, numero della gabbia, numero DCT, numero ITD, nome e bandiera della nave da cattura o della tonnara, nome e bandiera del rimorchiatore, data dell'operazione del sistema stereoscopico e titolo del filmato;



- algoritmo utilizzato per convertire la lunghezza in peso;
  - raffronto tra i quantitativi dichiarati nel DCT e i quantitativi rilevati con il sistema stereoscopico, espressi in numero di esemplari, peso medio e peso totale (la formula utilizzata per calcolare la differenza è:  $(\text{Sistema stereoscopico-DCT}) / \text{Sistema stereoscopico} * 100$ );
  - margine di errore del sistema;
  - nel caso di rapporti sull'operazione di ingabbiamento relativi a OPC o tonnare, l'ultimo rapporto comprende anche una sintesi di tutte le informazioni contenute nei rapporti precedenti.
3. Al ricevimento del rapporto sull'operazione di ingabbiamento, le autorità dello Stato membro della nave da cattura o della tonnara adottano tutte le misure necessarie in funzione delle seguenti situazioni.
- a) Il peso totale dichiarato dalla nave da cattura o dalla tonnara nel DCT è compreso nell'intervallo dei risultati del sistema stereoscopico:
- non è emesso alcun ordine di rilascio;
  - il DCT è modificato sia nel numero (utilizzando il numero di esemplari ottenuto mediante fotocamere stereoscopiche o tecniche alternative) che nel peso medio; il peso totale non è modificato.
- b) Il peso totale dichiarato dalla nave da cattura o dalla tonnara nel DCT è inferiore al valore più basso dell'intervallo dei risultati del sistema stereoscopico:
- è emesso un ordine di rilascio sulla base del valore più basso dell'intervallo dei risultati del sistema stereoscopico;
  - le operazioni di rilascio sono effettuate secondo la procedura descritta all'articolo 34, paragrafo 2, e nell'allegato XI;
  - una volta effettuate le operazioni di rilascio, il DCT è modificato sia nel numero (utilizzando il numero di esemplari ottenuto mediante fotocamere di controllo, meno il numero di esemplari rilasciati) che nel peso medio; il peso totale non è modificato.
- c) Il peso totale dichiarato dalla nave da cattura o dalla tonnara nel DCT supera il valore più alto dell'intervallo dei risultati del sistema stereoscopico:
- non è emesso alcun ordine di rilascio;
  - il DCT è modificato di conseguenza per quanto riguarda il peso totale (utilizzando il valore più alto dell'intervallo dei risultati del sistema stereoscopico), il numero di esemplari (utilizzando i risultati delle fotocamere di controllo) e il peso medio.
4. Ai fini di eventuali modifiche del DCT, i valori (numero e peso) riportati nella sezione 2 sono coerenti con quelli della sezione 6 e i valori delle sezioni 3, 4 e 6 non sono superiori a quelli della sezione 2.
5. In caso di compensazione delle differenze riscontrate nei singoli rapporti sulle operazioni di ingabbiamento in tutte le operazioni di ingabbiamento relative a un'OPC o a una tonnara, a prescindere dal fatto che sia richiesta o no un'operazione di rilascio, tutti i DCT pertinenti sono modificati sulla base dell'intervallo più basso dei risultati del sistema stereoscopico. Sono inoltre modificati i DCT relativi ai quantitativi rilasciati di tonno rosso per tenere conto del peso/numero degli esemplari rilasciati. I DCT relativi al tonno rosso non rilasciato, ma per il quale i risultati dei sistemi stereoscopici o di tecniche alternative differiscono dai quantitativi catturati e trasferiti che sono stati dichiarati, sono anch'essi modificati per tener conto di tali differenze.

I DCT relativi alle catture per le quali è effettuata l'operazione di rilascio sono anch'essi modificati per tener conto del peso/numero di esemplari rilasciati.

---

## ALLEGATO XI

**Protocollo per le operazioni di rilascio**

1. Il rilascio in mare del tonno rosso da gabbie da allevamento è registrato mediante videocamera e sottoposto a osservazione da un osservatore regionale dell'ICCAT, che redige un rapporto e lo trasmette al segretariato dell'ICCAT unitamente alla videoregistrazione.
2. Quando è emesso un ordine di rilascio, l'operatore dell'azienda chiede l'invio di un osservatore regionale dell'ICCAT.
3. Il rilascio in mare del tonno rosso da gabbie da trasporto o da tonnare è sottoposto a osservazione da un osservatore dello Stato membro responsabile del rimorchiatore o della tonnara, che redige un rapporto e lo trasmette alle autorità di controllo dello Stato membro responsabile.
4. Prima che venga effettuata un'operazione di rilascio le autorità di controllo dello Stato membro possono chiedere che si proceda a un trasferimento di controllo con l'utilizzo di fotocamere convenzionali o stereoscopiche per stimare il numero e il peso degli esemplari che devono essere rilasciati.
5. Le autorità dello Stato membro possono applicare le misure che ritengono necessarie a garantire che le operazioni di rilascio siano effettuate nel momento e nel luogo più opportuni per aumentare le probabilità che il pesce faccia ritorno allo stock. L'operatore è responsabile della sopravvivenza del pesce fino all'esecuzione dell'operazione di rilascio. Le operazioni di rilascio sono effettuate entro tre settimane dal completamento delle operazioni di ingabbiamento.
6. terminate le operazioni di raccolta, il pescato rimasto in un'azienda che non sia accompagnato dal DCT è rilasciato secondo le procedure stabilite all'articolo 34, paragrafo 2, e nel presente allegato.

---

## ALLEGATO XII

**Trattamento del pescato morto**

Durante le operazioni di pesca delle tonniere con reti a circuizione, i quantitativi corrispondenti agli esemplari rinvenuti morti nella rete sono registrati nel giornale di pesca della nave da pesca e sono conseguentemente detratti dal contingente dello Stato membro.

Registrazione/trattamento del pescato morto durante il primo trasferimento

- 1) Al gestore del rimorchiatore è consegnato il DCT compilato nelle sezioni 2 (Catture totali), 3 (Commercio di pesce vivo) e 4 (Trasferimento — compreso il pescato «morto»).

I quantitativi totali indicati nelle sezioni 3 e 4 corrispondono ai quantitativi indicati nella sezione 2. Il DCT è accompagnato dall'originale della dichiarazione di trasferimento ICCAT (ITD) conformemente alle disposizioni del presente regolamento. I quantitativi indicati nell'ITD (trasferito vivo) corrispondono ai quantitativi indicati nella sezione 3 del corrispondente DCT.

- 2) La parte del DCT in cui figura la sezione 8 (Informazioni commerciali) è compilata e consegnata all'operatore della nave ausiliaria che trasporta a terra gli esemplari morti di tonno rosso (o, se il pesce è sbarcato direttamente a terra, è conservata sulla nave da cattura). Gli esemplari morti e la suddetta parte del DCT sono accompagnati da una copia dell'ITD.
  - 3) I quantitativi di pesci morti sono registrati nel DCT della nave che ha effettuato la cattura o, nel caso di OPC, nel DCT delle navi da cattura o di una nave battente un'altra bandiera che partecipa a tali operazioni.
-

## ALLEGATO XIII

## Tavola di concordanza

Regolamento (CE) n. 302/2009	Presente regolamento
Articolo 1	Articoli 1 e 2
Articolo 2	Articolo 3
Articolo 3	Articolo 4
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 6, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 4, paragrafi 3 e 5	Articolo 7
Articolo 4, paragrafo 4, secondo comma	Articolo 6, paragrafo 1, lettera a), e articolo 6, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 6, lettera a) e lettera b), secondo comma	Articolo 54
Articolo 4, paragrafo 6, terzo comma	Articolo 20, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafi da 7 a 12	—
Articolo 4, paragrafo 13	Articolo 5, paragrafo 3
Articolo 4, paragrafo 15	Articolo 17
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)
Articolo 5, paragrafi da 2 a 6	Articolo 9, paragrafi da 1 a 6
Articolo 5, paragrafi 7 e 8, e paragrafo 9, primo comma	—
Articolo 5, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 6, paragrafo 2
Articolo 6	Articolo 10
Articolo 7	Articoli 11 e 12
Articolo 8	Articolo 17
Articolo 9, paragrafi 1 e 2	Articolo 14, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafi 3, 4, 5 e da 7 a 10	Allegato I
Articolo 9, paragrafo 6	—
Articolo 9, paragrafo 11	Articolo 14, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafi da 12 a 15	Articolo 15
Articolo 10	—
Articolo 11	Articolo 16, paragrafi 2, 3 e 5
Articolo 12, paragrafi da 1 a 4	Articolo 19
Articolo 12, paragrafo 5	—
Articolo 13, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 19
Articolo 13, paragrafo 4	—
Articolo 14, paragrafi 1, 2, 3 e 5	Articolo 20
Articolo 14, paragrafo 4	Articolo 22, paragrafo 1
Articolo 15	Articolo 23
Articolo 16	Articolo 29, paragrafi 1, 3 e 4
Articolo 17	Articolo 30

Regolamento (CE) n. 302/2009	Presente regolamento
Articolo 18, paragrafo 1	Articolo 25
Articolo 18, paragrafo 2	Allegato II
Articolo 19	Articolo 24, paragrafi 1, 2 e 3
Articolo 20, paragrafi 1 e 2	Articolo 26, paragrafi 1, 2 e 3
Articolo 20, paragrafi 3 e 4	Articolo 27
Articolo 21	Articolo 31, paragrafi da 1 a 4 e 6
Articolo 22, paragrafo 1 e paragrafo 2, primo comma	Articolo 33, paragrafi 1, 3 e 5
Articolo 22, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 34, paragrafo 1
Articolo 22, paragrafo 3	Articolo 34, paragrafo 2
Articolo 22, paragrafo 4	Articolo 38, paragrafi 1, 2 e 3
Articolo 22, paragrafo 5	Allegato II
Articolo 22, paragrafo 6	Articolo 33, paragrafo 6
Articolo 22, paragrafo 7	Articolo 35, paragrafo 1, e allegato IX
Articolo 22, paragrafo 8 e paragrafo 9, primo comma	Articolo 36
Articolo 22, paragrafo 9, secondo comma	—
Articolo 22, paragrafo 10	Articolo 39
Articolo 23	Articolo 32
Articolo 24, paragrafo 1	Articolo 47, paragrafo 1
Articolo 24, paragrafi 2, 4 e 6	Articolo 40, paragrafi da 2 a 5
Articolo 24, paragrafo 3	Articolo 41, paragrafi 1 e 2
Articolo 24, paragrafo 5	Articolo 42
Articolo 24, paragrafo 7	Articolo 44, paragrafo 1, e allegato IX
Articolo 24, paragrafo 8, primo comma	Articolo 45, paragrafi 1 e 2
Articolo 24, paragrafo 9	—
Articolo 24, paragrafo 10	Articolo 48
Articolo 24 <i>bis</i>	Allegato X
Articolo 25	Articolo 49
Articolo 26, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 4
Articolo 26, paragrafo 2	Articolo 27, paragrafo 1
Articolo 26, paragrafo 3	Articolo 26, paragrafo 5
Articolo 27, paragrafo 1	Articolo 31, paragrafo 5
Articolo 27, paragrafo 2	Articolo 41
Articolo 27, paragrafo 3	Articolo 3, punto 24
Articolo 28	Articolo 55
Articolo 29	Articolo 52
Articolo 30	Articolo 50
Articolo 31, paragrafo 1 e paragrafo 2, lettere a), b), c) e h)	Articolo 51 paragrafi da 2 a 6
Articolo 31, paragrafo 2, lettere da d) a g)	Allegato VII
Articolo 31, paragrafi 3 e 4	Allegato VII

Regolamento (CE) n. 302/2009	Presente regolamento
Articolo 32	Articolo 35, paragrafi 2, 3 e 4 Articolo 44, paragrafi 2, 3 e 4
Articolo 33	—
Articolo 33 <i>bis</i>	Articolo 53
Articolo 34	Articolo 56
Articolo 35	—
Articolo 36	—
Articolo 37	Articolo 57
Articolo 38	Articolo 58
Articolo 38 <i>bis</i>	Articolo 59, paragrafi 1 e 2
Articolo 39	Articolo 60
Articolo 40	—
Articolo 41	Articolo 61

**REGOLAMENTO (UE) 2016/1628 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 14 settembre 2016****relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tal fine la direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> ha stabilito misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dai motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali. È opportuno proseguire gli sforzi in materia di sviluppo e funzionamento del mercato interno dell'Unione.
- (2) Il mercato interno dovrebbe essere basato su norme trasparenti, semplici e coerenti, atte a garantire certezza del diritto e chiarezza, a beneficio tanto delle imprese quanto dei consumatori.
- (3) È stato sviluppato un nuovo approccio normativo relativamente alla legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei motori nell'intento di semplificare e accelerare l'adozione di tale legislazione. Sulla base di tale approccio, il legislatore stabilisce le norme e i principi fondamentali e conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati e di esecuzione riguardo a ulteriori dettagli tecnici. In merito alle prescrizioni essenziali, il presente regolamento dovrebbe pertanto limitarsi a stabilire le disposizioni fondamentali sulle emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante e sull'omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali e dovrebbe conferire alla Commissione il potere di fissare specifiche tecniche in atti delegati e di esecuzione.
- (4) Il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> ha definito un quadro normativo in tema di omologazione e di vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali. Considerate le affinità tra i settori e l'esperienza positiva nell'applicare il regolamento (UE) n. 167/2013, molti dei diritti e degli obblighi sanciti da tale regolamento dovrebbero essere presi in considerazione per quanto concerne le macchine mobili non stradali. Tuttavia, al fine di tenere pienamente conto delle prescrizioni specifiche per i motori destinati a macchine mobili non stradali, è indispensabile che sia adottato un complesso di norme distinto.

<sup>(1)</sup> Parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 febbraio 2015 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 5 luglio 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 18 luglio 2016.

<sup>(3)</sup> Direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (GUL 59 del 27.2.1998, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GUL 60 del 2.3.2013, pag. 1).

- (5) La direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> determina i requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute da rispettare nella progettazione e fabbricazione per migliorare il livello di sicurezza delle macchine immesse sul mercato. Tuttavia, tale direttiva non stabilisce le prescrizioni relative alle emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante per i motori destinati a macchine mobili non stradali. È pertanto opportuno stabilire alcuni obblighi specifici per i costruttori di macchine mobili non stradali al fine di garantire che l'installazione di motori su tali macchine sia effettuata in modo da non incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante. Al fine di garantire l'efficacia dei limiti di emissione per motori stabiliti nel presente regolamento, sono altresì necessari taluni obblighi per quanto concerne gli aspetti relativi ai limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante di motori destinati a macchine mobili non stradali.
- (6) Il presente regolamento dovrebbe contenere prescrizioni sostanziali in merito ai limiti di emissione e alle procedure di omologazione UE dei motori destinati a macchine mobili non stradali. I principali elementi delle pertinenti prescrizioni del presente regolamento si basano sui risultati della valutazione d'impatto della Commissione del 20 novembre 2013, che ha analizzato le varie opzioni elencando i possibili vantaggi e svantaggi in termini economici, ambientali, per quanto riguarda gli aspetti sociali e di sicurezza e di effetti sulla salute. In tale analisi sono stati inclusi tanto gli aspetti qualitativi quanto quelli quantitativi.
- (7) Al fine di garantire il funzionamento del mercato interno, il presente regolamento dovrebbe stabilire norme armonizzate per l'omologazione UE dei motori destinati a macchine mobili non stradali. A tale scopo dovrebbero essere fissati nuovi limiti di emissione e i motori destinati a macchine mobili non stradali e a macchine agricole e forestali, per rispecchiare i progressi tecnologici e per garantire la convergenza con le politiche dell'Unione nel settore dei trasporti su strada. Tali nuovi limiti di emissione dovrebbero essere fissati al fine di conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni delle macchine mobili non stradali e dei veicoli agricoli e forestali, diminuendo in tal modo la quota di emissioni delle macchine mobili non stradali rispetto alle emissioni dei veicoli stradali. Di conseguenza, l'ambito di applicazione della legislazione dell'Unione in questo settore dovrebbe essere ampliato al fine di migliorare l'armonizzazione del mercato a livello dell'Unione e internazionale e di ridurre al minimo il rischio di distorsioni del mercato e di effetti nocivi sulla salute.
- (8) Oltre ad ampliare l'ambito di applicazione della legislazione dell'Unione in materia di armonizzazione del mercato, nel contempo riducendo al minimo il rischio di distorsioni del mercato, il presente regolamento mira a semplificare l'attuale quadro normativo, anche prevedendo misure di semplificazione delle procedure amministrative, e a migliorare le condizioni generali per l'applicazione di tale legislazione, in particolare mediante il rafforzamento delle disposizioni sulla vigilanza del mercato.
- (9) Il Libro bianco della Commissione del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» evidenzia il ruolo particolare della ferrovia e della navigazione interna ai fini del conseguimento degli obiettivi climatici. Dato che il progresso di tali modi di trasporto si confronta sfavorevolmente con quello di altri settori in relazione al miglioramento della qualità dell'aria, la Commissione e le autorità degli Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze, dovrebbero prevedere diverse forme per promuovere l'innovazione della tecnologia in materia di emissioni, in modo che il continuo aumento del volume delle merci trasportate su rotaia e per vie d'acqua interne vada di pari passo con un miglioramento della qualità dell'aria in Europa.
- (10) Le prescrizioni per i motori delle macchine mobili non stradali dovrebbero seguire i principi stabiliti nella comunicazione della Commissione del 5 giugno 2002, Piano d'azione «Semplificare e migliorare la regolamentazione».
- (11) Il settimo programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente, adottato con la decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, rammenta che l'Unione si è prefissa di raggiungere livelli di qualità dell'aria che non presentino impatti e rischi significativi per la salute umana e l'ambiente. La legislazione dell'Unione ha fissato appropriati limiti di emissione per la qualità dell'aria ambiente, a tutela della

<sup>(1)</sup> Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24).

<sup>(2)</sup> Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 «Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta» (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 171).



salute umana e in particolare degli individui sensibili, nonché per i limiti nazionali di emissione <sup>(1)</sup>. Successivamente alla comunicazione del 4 maggio 2001 che ha istituito il programma Aria pulita per l'Europa (Clean Air for Europe — CAFE), il 21 settembre 2005 la Commissione ha adottato un'altra comunicazione dal titolo «Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico». Una delle conclusioni cui è giunta tale strategia tematica è che per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria dell'Unione è necessario ridurre ulteriormente le emissioni prodotte dai trasporti (aerei, marittimi e terrestri), dalle famiglie e dai settori dell'energia, dell'agricoltura e dell'industria. In questo contesto, l'obiettivo di una riduzione delle emissioni dei motori destinati a macchine mobili non stradali dovrebbe essere considerato come parte di una strategia globale. I nuovi limiti di emissione di cui alla fase V costituiscono una delle misure dirette a ridurre le emissioni attuali di inquinanti atmosferici durante l'uso, come il particolato inquinante e i precursori dell'ozono quali gli ossidi d'azoto (NO<sub>x</sub>) e gli idrocarburi.

- (12) Il 12 giugno 2012 l'Organizzazione mondiale della sanità attraverso la sua Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro ha riclassificato i gas di scarico dei motori diesel come «cancerogeni per gli esseri umani» (gruppo 1) sulla base di sufficienti elementi di prova che l'esposizione è associata a un aumento del rischio di tumore ai polmoni.
- (13) Al fine di realizzare un miglioramento nella qualità dell'aria dell'Unione e di raggiungere i suoi obiettivi in materia di protezione dell'aria in modo sostenibile da qui al 2020 e oltre, sono necessari sforzi costanti per ridurre le emissioni di vari tipi di motori. Per questo motivo, ai costruttori dovrebbero essere fornite in anticipo informazioni chiare e complete sui futuri valori limite delle emissioni e dovrebbe essere concesso loro un periodo di tempo sufficiente per realizzarli e per sviluppare le necessarie soluzioni tecniche.
- (14) Quando si fissano limiti di emissione è importante considerare le implicazioni per la competitività dei mercati e dei costruttori, i costi diretti e indiretti per le imprese, i vantaggi in termini di stimolazione dell'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita.
- (15) Per ridurre le emissioni dei motori in modo sostenibile è necessario un potenziamento costante della cooperazione diretta tra i costruttori e le altre imprese connesse, da un lato, e istituti di ricerca scientifica ben consolidati, dall'altro. Tale cooperazione svolge un ruolo importante nello sviluppo di nuovi prodotti e tecnologie che contribuiscano positivamente a migliorare la qualità dell'aria.
- (16) Le emissioni prodotte da motori destinati a macchine mobili non stradali rappresentano una parte significativa delle emissioni totali di origine antropica di alcuni inquinanti atmosferici nocivi. I motori responsabili di una quota considerevole dell'inquinamento atmosferico da NO<sub>x</sub> e particolato dovrebbero essere soggetti ai nuovi limiti di emissione.
- (17) Per garantire un livello di protezione ottimale per le persone che lavorano in prossimità delle macchine e mantenere al livello più basso possibile l'esposizione cumulativa delle persone che lavorano in prossimità di più macchine e apparecchiature mobili, è opportuno utilizzare le tecnologie attualmente disponibili per ridurre al minimo le emissioni.
- (18) La Commissione dovrebbe vigilare sulle emissioni non ancora oggetto di regolamentazione conseguenti a un più ampio uso di carburanti di nuova formula, nuove tecnologie motoristiche e nuovi sistemi di controllo delle emissioni. Se necessario, la Commissione dovrebbe presentare una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio al fine di disciplinare tali emissioni.
- (19) È necessario incoraggiare l'introduzione di motori a carburanti alternativi, suscettibili di produrre minori emissioni di NO<sub>x</sub> e di particolato inquinante. Pertanto, i valori limite per gli idrocarburi totali dovrebbero essere adattati in modo da prendere in considerazione gli idrocarburi non metanici e le emissioni di metano.
- (20) Il presente regolamento lascia impregiudicata la facoltà degli Stati membri di stabilire, nel rispetto dei trattati, le prescrizioni ritenute necessarie per assicurare la protezione del pubblico e dei lavoratori ogniqualvolta sono in uso macchine mobili non stradali di cui al presente regolamento, purché tali prescrizioni non pregiudichino l'immissione sul mercato di motori per tali macchine.

<sup>(1)</sup> Decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1); direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).

- (21) Al fine di garantire che le emissioni di particolato inquinante ultrafine (di 0,1  $\mu\text{m}$  e inferiori) siano regolate, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare per le emissioni di particolato inquinante un approccio basato sul numero, in aggiunta all'approccio basato sulla massa attualmente utilizzato. L'approccio basato sul numero dovrebbe impennarsi sui risultati del programma di misurazione del particolato della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e dovrebbe essere coerente con gli attuali ambiziosi obiettivi in campo ambientale.
- (22) Al fine di conseguire tali obiettivi ambientali è opportuno che i limiti basati sul numero di particelle di cui al presente regolamento rispecchino con ogni probabilità i livelli di prestazione più elevati attualmente realizzati con i filtri antiparticolato applicando la migliore tecnologia disponibile.
- (23) Tenuto conto del lungo ciclo di vita delle macchine mobili non stradali, è opportuno valutare la possibilità di eseguire interventi di retrofit sui motori già in servizio. Tali interventi di retrofit dovrebbero, in particolare, riguardare le zone urbane densamente popolate quale mezzo per aiutare gli Stati membri a rispettare la legislazione dell'Unione in materia di qualità dell'aria. Per garantire un livello di retrofit comparabile e ambizioso, gli Stati membri dovrebbero tenere conto dei principi del regolamento UNECE n. 132.
- (24) Ove opportuno e laddove le tecnologie siano interconnesse, si dovrebbero ricercare sinergie tra la riduzione delle emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante prodotte dai motori destinati a macchine mobili non stradali e i limiti delle emissioni applicati ai veicoli pesanti. Tale azione potrebbe concorrere a migliorare le economie di scala e la qualità dell'aria.
- (25) Nelle procedure di prova che costituiscono la base della normativa sulle emissioni per l'omologazione UE, la Commissione dovrebbe adottare cicli di prova armonizzati a livello mondiale. Ai fini della sorveglianza delle emissioni effettive durante l'uso dovrebbe essere presa in considerazione anche l'applicazione di sistemi portatili di misurazione delle emissioni.
- (26) Per affrontare le emissioni effettive durante l'uso e predisporre il processo di conformità in servizio, dovrebbe essere adottata entro un termine adeguato una metodologia di prova per il monitoraggio del rispetto delle prescrizioni sulle prestazioni in termini di emissioni sulla base dell'uso di sistemi portatili di misurazione delle emissioni.
- (27) Il corretto funzionamento del sistema di post-trattamento dei gas di scarico, in particolare nel caso degli  $\text{NO}_x$ , è fondamentale per soddisfare i limiti stabiliti in materia di emissioni inquinanti. In questo contesto si dovrebbero adottare misure volte a garantire il corretto funzionamento dei sistemi di post-trattamento dei gas di scarico che si basano sull'uso di qualsiasi reagente di consumo o non recuperabile.
- (28) Le pompe antincendio mobili sono fondamentali in talune situazioni di emergenza in cui la distribuzione di acqua dalla rete idrica è indisponibile. L'installazione di sistemi di post-trattamento dei gas di scarico in motori destinati a tali macchine ne accrescerebbe tuttavia il peso e le temperature di funzionamento al punto che diventerebbero pericolose per l'operatore e sarebbero impossibili da trasportare a mano. È pertanto opportuno che le pompe antincendio mobili siano escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (29) Le modifiche a un motore, quali la disattivazione del suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico o l'aumento della potenza, potrebbero avere gravi conseguenze per la durabilità e le prestazioni in materia di emissioni del motore. Persone giuridiche che apportano tali modifiche dovrebbero quindi avere la responsabilità di garantire che siano rispettati i limiti di emissione applicabili.
- (30) I motori che sono disciplinati e ottemperano alle nuove norme sui limiti di emissione e sulle procedure di omologazione UE stabilite dal presente regolamento e che sono da esse disciplinati dovrebbero essere autorizzati a essere immessi sul mercato degli Stati membri. Tali motori non dovrebbero essere disciplinati da nessun'altra disposizione nazionale in materia di emissioni per quanto riguarda la loro immissione sul mercato. Tale aspetto non dovrebbe pregiudicare il diritto degli Stati membri di incoraggiare o limitare l'utilizzo dei motori già immessi sul mercato, purché i criteri applicati non siano discriminatori e siano oggettivamente giustificati. Gli Stati membri che concedono l'omologazione UE dovrebbero adottare misure di controllo al fine di assicurare l'identificazione dei motori prodotti nell'ambito delle procedure di omologazione UE.
- (31) I motori destinati a essere esportati e a essere utilizzati dalle forze armate non dovrebbero essere soggetti ai limiti di emissione previsti nel presente regolamento. Tuttavia, al fine di operare una distinzione tra tali motori e quelli soggetti a tali limiti di emissione, in alcuni casi è opportuno imporre marcature.

- (32) Al fine di tenere conto dei vincoli logistici dell'offerta e di rendere possibile un flusso di produzione «just in time» e di evitare inutili costi e oneri amministrativi, a un costruttore dovrebbe essere consentito, con l'approvazione del costruttore di apparecchiature originali («OEM»), di consegnare un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.
- (33) Alcune macchine mobili non stradali operano in condizioni estreme che comportano rischi per la vita o la salute oppure sono soggette a prescrizioni tecniche molto gravose. Considerate tali circostanze particolari e dato il numero relativamente ridotto di motori destinati a macchine mobili non stradali del genere, dovrebbero essere previste talune deroghe alle prescrizioni relative ai limiti di emissione stabiliti nel presente regolamento per quanto riguarda i motori da utilizzare in atmosfere potenzialmente esplosive e in veicoli per la messa a mare di imbarcazioni di salvataggio.
- (34) Al fine di rendere possibili le attività relative alle prove sul campo svolte dai costruttori, che sono parte integrante del processo di sviluppo del motore, dovrebbe essere consentita l'immissione temporanea sul mercato di motori non omologati UE in tale fase. Dovrebbero altresì essere ammissibili deroghe che consentano l'immissione temporanea sul mercato di motori ai fini delle prove sul campo di prototipi.
- (35) Al fine di tenere conto di progetti a lungo termine nel settore ferroviario che implicano onerosi investimenti, conformemente alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, è opportuno prevedere una deroga per i motori facenti parte di progetti, che siano stati avviati anteriormente alla data di applicazione del presente regolamento e che siano in una fase avanzata di sviluppo.
- (36) È fondamentale non ostacolare l'innovazione tecnica relativa alle prestazioni in termini di emissioni di motori per macchine mobili non stradali le cui prescrizioni non siano attualmente previste dalle esistenti procedure amministrative di omologazione. Occorre pertanto prevedere talune deroghe e regole riguardo a motori comprendenti nuove tecnologie o nuove concezioni.
- (37) Gli OEM che fabbricano un numero limitato di unità all'anno si trovano confrontati a gravi sfide nella riprogettazione della flotta entro i termini del periodo di transizione standard. Si tratta solitamente di piccole e medie imprese («PMI») con capacità ingegneristica limitata e che spesso ottengono le informazioni relative ai motori di fasi future in ritardo rispetto agli altri OEM. Tale è il caso, in particolare, dei costruttori di macchine agricole che fabbricano poche unità all'anno i quali affronterebbero importanti sfide strutturali nell'intraprendere la transizione verso i limiti di emissione della fase V. È pertanto necessario prevedere norme specifiche in relazione a tali casi.
- (38) L'immissione sul mercato di motori destinati a sostituire i motori che sono già installati su macchine mobili non stradali e che sono conformi a limiti di emissione meno rigorosi di quelli stabiliti nel presente regolamento dovrebbe essere permessa al fine di consentire ai costruttori di soddisfare le loro obbligazioni di garanzia e di assicurare una sufficiente disponibilità di tali motori sul mercato.
- (39) Secondo le attuali stime, diverse locomotive a grande scartamento dovranno essere sostituite tra il 2016 e il 2025. Locomotive con motori ad alta potenza adatte per la rete ferroviaria a scartamento di 1 520 mm non sono disponibili sul mercato dell'Unione. Soluzioni su misura farebbero aumentare significativamente il costo di una nuova locomotiva e dissuaderebbero gli operatori ferroviari dal rinnovare le loro flotte. Nelle procedure di omologazione UE si dovrebbe tenere conto dei vincoli tecnici ed economici della rete ferroviaria a scartamento di 1 520 mm. Al fine di facilitare e velocizzare l'ecologizzazione del settore ferroviario negli Stati membri interessati e di promuovere l'uso della migliore tecnologia disponibile attualmente sul mercato, è opportuno accordare una deroga temporanea rispetto a talune prescrizioni per tali locomotive della rete ferroviaria. Tale deroga potrebbe consentire che sia ridotto l'impatto del traffico ferroviario sull'ambiente.
- (40) La produzione di cotone in seno all'Unione è limitata a pochissimi Stati membri. A causa dei costi elevati delle macchine nuove per la raccolta del cotone e per evitare di introdurre ulteriori oneri finanziari sul settore della produzione di cotone, che ne comprometterebbero ulteriormente la sostenibilità economica, agli operatori dovrebbero essere garantito l'accesso a una vasta gamma di macchine di seconda mano per la raccolta del cotone. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare per un periodo di tempo limitato la legislazione nazionale ai motori installati su tali macchine.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1).

- (41) Relativamente alla vigilanza del mercato il presente regolamento dovrebbe imporre obblighi a carico delle autorità nazionali più specifici degli obblighi corrispondenti di cui al regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (42) Per garantire che la procedura di controllo della conformità della produzione, che costituisce uno dei pilastri del sistema di omologazione UE, sia correttamente applicata e funzioni adeguatamente, i costruttori dovrebbero essere sottoposti a regolari verifiche da parte dell'autorità competente designata o di un servizio tecnico designato a tal fine, in possesso delle qualifiche necessarie.
- (43) L'Unione è parte contraente dell'accordo dell'UNECE relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («accordo del 1958 riveduto»). Di conseguenza, le omologazioni rilasciate ai sensi dei regolamenti UNECE e delle relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito, in applicazione della decisione 97/836/CE del Consiglio <sup>(2)</sup>, dovrebbero essere riconosciute equivalenti alle omologazioni UE rilasciate ai sensi del presente regolamento. Pertanto, al fine di assicurare che la legislazione dell'Unione e quella UNECE siano coerenti e allineate, è opportuno conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati allo scopo di determinare quali regolamenti UNECE devono essere applicati alle omologazioni dell'Unione.
- (44) Al fine di integrare il presente regolamento con ulteriori dettagli tecnici, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti, conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo al monitoraggio delle prestazioni in termini di emissioni dei motori in servizio, alle procedure tecniche di misurazione e di prova, alla conformità della produzione, alla fornitura separata di sistemi di post-trattamento dei gas di scarico del motore, ai motori destinati a prove sul campo, ai motori destinati a essere utilizzati in atmosfera esplosiva, all'equivalenza delle omologazioni UE di motori, alle informazioni per gli OEM e gli utilizzatori finali, e agli standard e alla valutazione dei servizi tecnici. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 «Legiferare meglio» <sup>(3)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (45) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>.
- (46) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni da irrogare in caso di violazione del presente regolamento e assicurarne l'esecuzione. Tali sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (47) Al fine di tener conto dei progressi della tecnica e dei risultati più recenti nei settori della ricerca e dell'innovazione, è opportuno individuare le ulteriori potenzialità di riduzione delle emissioni inquinanti dei motori installati su macchine mobili non stradali. Tali valutazioni dovrebbero essere incentrate sulle categorie di motori che rientrano per la prima volta nell'ambito di applicazione del presente regolamento e su quelle rispetto alle quali i valori limite di emissione rimangono invariati a norma del presente regolamento.

<sup>(1)</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 e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

<sup>(2)</sup> Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («Accordo del 1958 riveduto») (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

<sup>(3)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (48) I valori limite specifici, i metodi di prova e le prescrizioni relativi alle emissioni inquinanti stabiliti nel presente regolamento dovrebbero applicarsi anche ai motori per i trattori agricoli e forestali di cui al regolamento (UE) n. 167/2013. Dato l'effetto combinato della proroga della fase IV per i trattori agricoli delle categorie T2, T4.1 e C2 e delle date di applicazione della fase V, la fase IV, relativamente all'intervallo di potenza tra 56 e 130 kW, avrebbe una durata molto breve. Onde evitare inefficienze e un onere superfluo, la data dell'omologazione UE obbligatoria della fase IV dovrebbe essere rinviata di un anno e l'entità della flessibilità dovrebbe essere aumentata di conseguenza. Inoltre, le disposizioni transitorie definite nel presente regolamento relativamente ai requisiti di applicazione della fase V dovrebbero applicarsi anche ai motori della fase IIIB. È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 167/2013 e il regolamento delegato (UE) 2015/96 <sup>(1)</sup> della Commissione.
- (49) Per ragioni di chiarezza, prevedibilità, razionalità e semplificazione, nonché al fine di ridurre gli oneri sui costruttori di motori e macchine mobili non stradali, è opportuno che il presente regolamento preveda solo un numero limitato di fasi di applicazione per l'introduzione di nuovi livelli di emissione e di nuove procedure di omologazione UE. La definizione tempestiva delle prescrizioni è essenziale per lasciare un intervallo di tempo sufficiente ai costruttori per poter sviluppare, testare e realizzare soluzioni tecniche per i motori prodotti in serie e ai costruttori e alle autorità di omologazione per istituire i necessari sistemi amministrativi.
- (50) La direttiva 97/68/CE è stata modificata in modo sostanziale a più riprese. Nell'interesse della chiarezza, della prevedibilità, della razionalità e della semplificazione, è opportuno abrogare e sostituire tale direttiva con un regolamento e un numero limitato di atti delegati e di esecuzione. L'adozione di un regolamento garantisce che le sue disposizioni siano direttamente applicabili, in particolare ai costruttori, alle autorità di omologazione e ai servizi tecnici e che possano essere modificate in modo più rapido ed efficiente per tenere maggiormente conto dei progressi della tecnica.
- (51) È opportuno pertanto abrogare la direttiva 97/68/CE a decorrere da una data che consenta all'industria di disporre di tempo sufficiente per adeguarsi al presente regolamento e alle specifiche tecniche e alle disposizioni amministrative che saranno stabilite negli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.
- (52) La direttiva 97/68/CE non prevede una deroga per i motori destinati a macchine mobili non stradali da utilizzare in atmosfere potenzialmente esplosive. Per tenere conto delle rigorose prescrizioni tecniche indispensabili per la sicurezza operativa di tali motori, è opportuno modificare la direttiva 97/68/CE al fine di consentire l'applicazione di deroghe per tali motori fino all'abrogazione della suddetta direttiva.
- (53) Ai fini di un'efficace e rapida applicazione del presente regolamento, è necessario migliorare lo scambio di dati e di informazioni relativi alle omologazioni UE. È pertanto opportuno imporre alle autorità nazionali di cooperare in modo efficiente tra di loro e con la Commissione e di scambiarsi dati e informazioni in materia di omologazioni UE tramite il sistema di informazione del mercato interno («IMI») istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>. Per facilitare l'attuazione del presente regolamento, è opportuno creare un modulo IMI specificamente adattato per le macchine mobili non stradali. I costruttori e i servizi tecnici dovrebbero inoltre poter utilizzare l'IMI per lo scambio di dati e informazioni sui motori destinati alle macchine mobili non stradali.
- (54) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione di norme armonizzate circa le prescrizioni amministrative e tecniche relative ai limiti di emissione e alle procedure di omologazione UE dei motori destinati a macchine mobili non stradali, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della loro portata e dei loro effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

<sup>(1)</sup> Regolamento delegato (UE) 2015/96 della Commissione, del 1° ottobre 2014, che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali (GU L 16 del 23.1.2015, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI») (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPO I

### OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

#### Articolo 1

##### Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce per tutti i motori di cui all'articolo 2, paragrafo 1, i limiti di emissione per gli inquinanti gassosi e il particolato inquinante nonché le prescrizioni amministrative e tecniche relative all'omologazione UE.

Il presente regolamento stabilisce inoltre taluni obblighi in materia di macchine mobili non stradali su cui è o è stato installato un motore di cui all'articolo 2, paragrafo 1, per quanto concerne i limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante provenienti da tali motori.

2. Il presente regolamento stabilisce altresì le prescrizioni per la vigilanza del mercato dei motori di cui all'articolo 2, paragrafo 1, che sono installati o destinati a essere installati su macchine mobili non stradali e soggetti a omologazione UE.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i motori che rientrano nelle categorie di cui all'articolo 4, paragrafo 1, che sono installati o destinati a essere installati su macchine mobili non stradali e, per quanto concerne i limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante provenienti da tali motori, a dette macchine mobili non stradali.

2. Il presente regolamento non si applica ai motori:

- a) per la propulsione dei veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>;
- b) per la propulsione dei trattori agricoli e forestali quali definiti all'articolo 3, punto 8), del regolamento (UE) n. 167/2013;
- c) per la propulsione dei veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>;
- d) per macchine fisse;
- e) per le navi della navigazione marittima che richiedono un valido titolo di navigazione o di sicurezza marittima;
- f) per le imbarcazioni quali definite alla direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> e che non rientrano nel suo ambito di applicazione;
- g) per la propulsione, o per scopi ausiliari, di navi della navigazione interna, di potenza netta inferiore a 19 kW;
- h) per le unità da diporto quali definite all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>;

<sup>(1)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

<sup>(3)</sup> Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che modifica la direttiva 2009/100/CE e abroga la direttiva 2006/87/CE (Cfr. pag. 118 della presente Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</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).

- i) per gli aeromobili quali definiti all'articolo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1321/2014 <sup>(1)</sup>;
- j) per veicoli da diporto, a eccezione delle motoslitte, dei veicoli fuoristrada e dei veicoli side-by-side;
- k) per i veicoli e le macchine utilizzati esclusivamente o destinati a essere utilizzati esclusivamente in competizioni;
- l) per le pompe antincendio mobili quali definite e previste dalla norma europea sulle pompe antincendio mobili <sup>(2)</sup>;
- m) per i modelli in scala ridotta o le riproduzioni in scala ridotta di veicoli o macchine quando questi modelli o riproduzioni hanno una potenza netta inferiore a 19 kW.

### Articolo 3

#### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «macchina mobile non stradale»: qualsiasi macchina mobile, apparecchiatura trasportabile o veicolo, con o senza carrozzeria o ruote, non destinato al trasporto di passeggeri o merci su strada, comprese le macchine installate sul telaio dei veicoli destinati al trasporto di passeggeri o merci su strada;
- 2) «omologazione UE»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di motore o una famiglia di motori ottemperano alle pertinenti disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche del presente regolamento;
- 3) «inquinanti gassosi»: i seguenti inquinanti allo stato gassoso emessi da un motore: il monossido di carbonio (CO), gli idrocarburi (HC) totali e gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>); i NO<sub>x</sub> comprendenti l'ossido nitrico (NO) e il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) ed espressi in equivalenti di NO<sub>2</sub>;
- 4) «particolato» o «PM»: la massa di qualsiasi materiale presente nel gas emesso da un motore e raccolto su un determinato materiale filtrante previa diluizione del gas con aria filtrata e pulita in modo che la temperatura non superi i 325 K (52 °C);
- 5) «numero di particelle» o «PN»: il numero di particelle solide emesse da un motore aventi diametro superiore a 23nm;
- 6) «particolato inquinante»: qualsiasi sostanza emessa da un motore e misurata in PM o PN;
- 7) «motore a combustione interna» o «motore»: un convertitore di energia, diverso da una turbina a gas, progettato per trasformare l'energia chimica in entrata in energia meccanica in uscita mediante un processo di combustione interna; sono compresi, ove siano stati installati, il sistema di controllo delle emissioni e l'interfaccia di comunicazione (hardware e messaggi) tra una o più centraline elettroniche di controllo del motore e qualsiasi altra centralina di controllo del gruppo propulsore o della macchina mobile non stradale necessaria per conformarsi ai capi II e III;
- 8) «tipo di motore»: un gruppo di motori che non differiscono per quanto riguarda le caratteristiche essenziali del motore;
- 9) «famiglia di motori»: un gruppo di tipi di motore stabilito dal costruttore che, per loro concezione, presentano caratteristiche di emissione di gas di scarico analoghe e rispettano i valori limite di emissione applicabili;
- 10) «motore capostipite»: un tipo di motore selezionato all'interno di una famiglia di motori in modo che le sue caratteristiche di emissione siano rappresentative di tale famiglia;
- 11) «motore di ricambio»: un motore che:
  - a) è utilizzato esclusivamente per sostituirne uno già immesso sul mercato e installato su una macchina mobile non stradale; e
  - b) è conforme a una fase di emissione inferiore a quella applicabile alla data di sostituzione del motore;

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GUL 362 del 17.12.2014, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Norma europea EN 14466+A1: 2009 (Pompe antincendio — Pompe portatili — Prescrizioni in materia di sicurezza e prestazione, test).

- 12) «motore in servizio»: un motore installato su una macchina mobile non stradale e impiegato secondo i profili, le condizioni e i carichi utili previsti dal suo normale funzionamento e utilizzato per eseguire le prove di monitoraggio delle emissioni di cui all'articolo 19;
- 13) «motore AS»: un motore che funziona in base al principio dell'accensione spontanea («AS»);
- 14) «motore AC»: un motore che funziona in base al principio dell'accensione comandata («AC»);
- 15) «motore portatile ad accensione comandata»: un motore ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 19 kW e usato su un'apparecchiatura che soddisfa almeno una delle seguenti condizioni:
  - a) portata dall'operatore per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;
  - b) per svolgere la funzione o le funzioni cui è adibita, opera in diverse posizioni, ad esempio capovolta o di lato;
  - c) la sua somma del peso a secco, compreso il motore, è inferiore a 20 kg e soddisfa almeno una delle seguenti condizioni:
    - i) l'operatore sostiene fisicamente oppure porta l'apparecchiatura per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;
    - ii) l'operatore sostiene fisicamente o dirige l'apparecchiatura per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;
    - iii) il motore è utilizzato in un generatore o in una pompa;
- 16) «carburante liquido»: un carburante allo stato liquido in condizioni ambientali standard (298K, pressione ambientale assoluta 101,3 kPa);
- 17) «carburante gassoso»: qualsiasi carburante interamente gassoso in condizioni ambientali standard (298K, pressione ambientale assoluta 101,3 kPa);
- 18) «motore a doppia alimentazione»: un motore progettato per funzionare contemporaneamente con un carburante liquido e un carburante gassoso; i due carburanti vengono dosati separatamente, con il quantitativo consumato di uno dei due carburanti rispetto all'altro in grado di variare a seconda del funzionamento;
- 19) «motore monocarburante»: un motore che non è un motore a doppia alimentazione;
- 20) «GER» (Gas Energy Ratio — rapporto energetico a gas): nel caso di un motore a doppia alimentazione, il rapporto tra il contenuto energetico apportato dal carburante gassoso e il contenuto energetico di entrambi i carburanti; nel caso di un motore monocarburante il GER è definito come 1 o 0 in funzione del tipo di carburante;
- 21) «motore a regime costante»: un motore la cui omologazione UE è limitata al funzionamento a regime costante, esclusi i motori in cui la funzione di regolazione del regime costante è rimossa o disattivata; può essere dotato di un regime minimo che può essere utilizzato nelle fasi di avvio o di arresto e può essere provvisto di dispositivo regolabile su un'altra velocità quando il motore è spento;
- 22) «motore a regime variabile»: un motore che non è un motore a regime costante;
- 23) «funzionamento a regime costante»: il funzionamento di un motore con un regolatore che controlla automaticamente la richiesta dell'operatore in modo da mantenere costante il regime del motore anche se cambia il carico;
- 24) «motore ausiliario»: un motore installato o destinato a essere installato in una macchina mobile non stradale che non produce propulsione né direttamente né indirettamente;
- 25) «potenza netta»: la potenza del motore in kW ottenuta al banco prova all'estremità dell'albero a gomiti, o suo equivalente, misurata secondo il metodo di misurazione della potenza dei motori a combustione interna specificato nel regolamento UNECE n. 120 utilizzando un carburante o una combinazione di carburanti di riferimento di cui all'articolo 25, paragrafo 2;
- 26) «potenza di riferimento»: la potenza netta utilizzata per determinare i valori limite di emissione applicabili per il motore;



- 27) «potenza nominale netta»: la potenza netta in kW dichiarata dal costruttore di un motore al regime di rotazione nominale;
- 28) «potenza massima netta»: il valore massimo della potenza netta sulla curva di potenza a pieno carico nominale per il tipo di motore;
- 29) «regime nominale»: il regime massimo a pieno carico consentito dal regolatore di un motore, secondo il progetto del costruttore oppure, in assenza di un tale regolatore, il regime al quale il motore raggiunge la potenza massima netta, come definito dal costruttore;
- 30) «data di fabbricazione del motore»: la data espressa come mese e anno in cui il motore supera il controllo finale dopo essere uscito dalla linea di produzione ed è pronto per essere consegnato o immagazzinato;
- 31) «periodo di transizione»: i primi 24 mesi successivi alle date di cui all'allegato III per l'immissione sul mercato dei motori della fase V;
- 32) «motore di transizione»: un motore la cui data di fabbricazione è anteriore alla data di cui all'allegato III per l'immissione sul mercato dei motori della fase V e che:
  - a) ottempera ai più recenti limiti di emissione applicabili definiti nella legislazione pertinente applicabile il 5 ottobre 2016; o
  - b) rientra in un intervallo di potenza o è utilizzato o destinato a essere utilizzato in un'applicazione che non era soggetta a limiti di emissione di inquinanti e a un'omologazione a livello dell'Unione il 5 ottobre 2016;
- 33) «data di fabbricazione della macchina mobile non stradale»: il mese e l'anno indicati sulla marcatura regolamentare della macchina o, in assenza di una marcatura regolamentare, il mese e l'anno in cui supera il controllo finale dopo essere uscita dalla linea di produzione;
- 34) «nave della navigazione interna»: un'imbarcazione che rientra nell'ambito d'applicazione della direttiva (UE) 2016/1629;
- 35) «gruppo elettrogeno»: una macchina mobile non stradale indipendente che non fa parte di un gruppo propulsore, destinata principalmente alla produzione di energia elettrica;
- 36) «macchina fissa»: una macchina destinata a essere installata in modo permanente in un sito per il suo primo impiego e a non essere spostata, su strada o con altro modo di trasporto, tranne al momento della spedizione dal luogo di fabbricazione al luogo della prima installazione;
- 37) «permanentemente installata»: imbullonata o altrimenti fissata in maniera efficace, in modo da non poter essere rimossa senza ricorrere a utensili o attrezzature, a una fondazione o un altro mezzo vincolante destinato a obbligare il motore a funzionare in un unico sito in un edificio, una struttura, un impianto o un'installazione;
- 38) «motoslitta»: una macchina semovente destinata a viaggiare fuori strada essenzialmente sulla neve, che si muove su cingoli a contatto con la neve e utilizza uno o più sci a contatto con la neve per cambiare direzione del moto, avente una massa massima a vuoto in ordine di marcia di 454 kg (compresi dotazioni standard, liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante e attrezzature, ma esclusi gli accessori opzionali e il conducente);
- 39) «veicolo fuoristrada» o «ATV»: un veicolo a motore, azionato da un motore, destinato principalmente a viaggiare su superfici non pavimentate su quattro o più ruote con pneumatici a bassa pressione, dotato di un sedile sul quale si siede a cavalcioni il solo conducente, o di un sedile sul quale si siede a cavalcioni il conducente e con il posto per al massimo un passeggero, e di un manubrio per la guida;
- 40) «veicolo side-by-side» o «SbS»: un veicolo semovente non articolato, guidato da un operatore, destinato principalmente a viaggiare su superfici non pavimentate su quattro o più ruote, avente una massa minima a vuoto in ordine di marcia di 300 kg (compresi dotazioni standard, liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante e attrezzature, ma esclusi gli accessori opzionali e il conducente) e una velocità massima di progetto di 25 km/h o superiore; tale veicolo è concepito altresì per il trasporto di persone e/o di merci e/o per tirare e spingere attrezzature, è guidato servendosi di un dispositivo diverso da un manubrio; è destinato a scopi ricreativi o commerciali e che non trasporta più di sei persone, compreso il conducente, che siedono vicine su uno o più sedili diversi dai sedili sui quali ci si siede a cavalcioni;
- 41) «veicolo ferroviario»: macchina mobile non stradale che opera esclusivamente su binari ferroviari;

- 42) «locomotiva»: un veicolo ferroviario progettato per fornire, direttamente grazie alle proprie ruote o indirettamente grazie alle ruote di altri veicoli ferroviari, la forza motrice per la propulsione propria e di altri veicoli ferroviari adibiti al trasporto di passeggeri, merci e altro materiale, senza essere concepito o destinato al trasporto di merci o passeggeri, tranne il conducente o qualsiasi altro operatore addetto alla stessa);
- 43) «automotrice ferroviaria»: un veicolo ferroviario, diverso da una locomotiva, progettato per fornire, direttamente grazie alle proprie ruote o indirettamente grazie alle ruote di altri veicoli ferroviari, la forza motrice per l'autopropulsione, specificamente concepito per il trasporto di merci o di passeggeri oppure per il trasporto misto merci-passeggeri;
- 44) «veicolo ferroviario ausiliario»: un veicolo ferroviario diverso da un'automotrice o da una locomotiva, comprendente, ma non esclusivamente, un veicolo ferroviario progettato specificamente per effettuare lavori di manutenzione o di costruzione od operazioni di sollevamento associati ai binari ferroviari o ad altre infrastrutture ferroviarie;
- 45) «gru mobile»: una gru a braccio autoalimentata in grado di muoversi su strada o fuoristrada, o entrambi, e che si basa sulla gravità per la stabilità e che opera su pneumatici, su cingoli o con altri dispositivi mobili;
- 46) «spazzaneve»: una macchina autoalimentata progettata esclusivamente per sgomberare la neve raccogliendone una quantità da una superficie pavimentata ed espellendola con forza dal camino;
- 47) «messa a disposizione sul mercato»: la fornitura di un motore o di una macchina mobile non stradale per la distribuzione o l'uso sul mercato dell'Unione nel corso di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito;
- 48) «immissione sul mercato»: la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un motore o di una macchina mobile non stradale;
- 49) «costruttore»: la persona fisica o giuridica che, dinanzi all'autorità di omologazione, è responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione UE o di autorizzazione del motore e della conformità della produzione del motore, ed è inoltre responsabile in relazione alle problematiche di vigilanza del mercato per i motori prodotti, indipendentemente dal fatto che sia direttamente coinvolta o no in tutte le fasi di progettazione e di fabbricazione del motore oggetto della procedura di omologazione UE;
- 50) «rappresentante del costruttore» o «rappresentante»: la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione debitamente nominata dal costruttore, mediante mandato scritto, per rappresentarlo dinanzi all'autorità di omologazione o all'autorità di vigilanza del mercato e per agire per suo conto negli ambiti trattati dal presente regolamento;
- 51) «importatore»: la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato un motore in provenienza da un paese terzo, indipendentemente dal fatto che il motore sia già installato o no su macchine mobili non stradali;
- 52) «distributore», la persona fisica o giuridica presente nella catena di fornitura, diversa dal costruttore o dall'importatore, che mette a disposizione sul mercato un motore;
- 53) «operatore economico»: il costruttore, il rappresentante del costruttore, l'importatore o il distributore;
- 54) «costruttore di apparecchiature originali» o «OEM»: la persona fisica o giuridica che costruisce macchine mobili non stradali;
- 55) «autorità di omologazione»: l'autorità di uno Stato membro, istituita o designata da uno Stato membro e notificata dallo stesso alla Commissione, e che sia competente per:
  - a) tutti gli aspetti dell'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori;
  - b) la procedura di autorizzazione;
  - c) la concessione e, se del caso, la revoca o il rifiuto di omologazione UE e il rilascio delle schede di omologazione UE;
  - d) la funzione di referente delle autorità di omologazione di altri Stati membri;

- e) la designazione dei servizi tecnici; e
  - f) l'accertamento che il costruttore rispetti i propri obblighi circa la conformità della produzione;
- 56) «servizio tecnico»: un organismo o un ente che l'autorità di omologazione designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove oppure come ente per la valutazione della conformità presso il quale effettuare le valutazioni iniziali e le altre prove o ispezioni, per conto dell'autorità di omologazione o della stessa autorità di omologazione quando svolge tali funzioni;
- 57) «vigilanza del mercato»: le attività svolte e le misure adottate dalle autorità nazionali per garantire che i motori messi a disposizione sul mercato ottemperino alla pertinente normativa di armonizzazione dell'Unione;
- 58) «autorità di vigilanza del mercato»: l'autorità di uno Stato membro preposta alla vigilanza del mercato nel territorio di tale Stato;
- 59) «autorità nazionale»: un'autorità di omologazione o qualsiasi altra autorità che partecipa ed è responsabile, in relazione a motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali o a macchine mobili non stradali sulle quali sono installati motori, della vigilanza del mercato, dei controlli alle frontiere o dell'immissione sul mercato in uno Stato membro;
- 60) «utilizzatore finale»: la persona fisica o giuridica, diversa dal costruttore, dall'OEM, dall'importatore o dal distributore, che è responsabile del funzionamento del motore installato su una macchina mobile non stradale;
- 61) «strategia di controllo delle emissioni»: un elemento o una serie di elementi progettuali incorporati nel progetto generale di un motore o in una macchina mobile non stradale su cui un motore è installato e utilizzati per il controllo delle emissioni;
- 62) «sistema di controllo delle emissioni»: qualsiasi dispositivo, sistema o elemento progettuale che controlla o riduce le emissioni;
- 63) «strategia di manomissione»: una strategia di controllo delle emissioni che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni ambientali o di funzionamento del motore tipiche del normale funzionamento delle macchine o estranee alle procedure di prova per l'omologazione UE;
- 64) «centralina elettronica di controllo»: il dispositivo elettronico del motore che fa parte del sistema di controllo delle emissioni e usa i dati dai sensori del motore per controllare i parametri del motore;
- 65) «ricircolo dei gas di scarico» o «EGR»: un dispositivo tecnico che fa parte del sistema di controllo delle emissioni e riduce le emissioni reincanalando i gas di scarico che sono stati espulsi dalla camera o dalle camere di combustione nel motore per essere miscelati con l'aria in entrata prima o durante la combustione, fatta eccezione per l'impiego della fasatura delle valvole per aumentare la quantità di gas di scarico residui nella camera o nelle camere di combustione che è miscelata con l'aria in entrata prima o durante la combustione;
- 66) «sistema di post-trattamento dei gas di scarico»: il catalizzatore, il filtro antiparticolato, il sistema deNOx, il sistema combinato deNOx-filtro antiparticolato o qualsiasi altro dispositivo di riduzione delle emissioni, a eccezione del sistema di ricircolo dei gas di scarico e dei turbocompressori, che fa parte del sistema di controllo delle emissioni ma è installato a valle delle valvole di scarico del motore;
- 67) «manomissione»: la disattivazione, l'adattamento o la modifica del sistema di controllo delle emissioni, compresi eventuali software o altri elementi logici di controllo di tale sistema, che, intenzionalmente o meno, possa causare il deterioramento delle prestazioni del motore in materia di emissioni;
- 68) «ciclo di prova»: una sequenza di punti di prova aventi ciascuno un regime e una coppia definiti da far seguire al motore in sede di prova in condizioni operative stazionarie o transitorie;
- 69) «ciclo di prova stazionario»: un ciclo di prova in cui il regime e la coppia del motore sono mantenuti a un insieme limitato di valori nominalmente costanti; le prove in stato stazionario sono prove in modalità discreta o prove con rampe di transizione (RMC);
- 70) «ciclo di prova transitorio»: un ciclo di prova con una sequenza di valori di regime e coppia normalizzati che variano secondo per secondo nel tempo;
- 71) «basamento del motore»: gli spazi delimitati, nel motore o al suo esterno, collegati alla coppa dell'olio da condotti interni o esterni, attraverso i quali gas e vapori possono essere emessi;

- 72) «rigenerazione»: l'evento durante il quale il livello delle emissioni cambia mentre le prestazioni del sistema di post-trattamento dei gas di scarico sono ripristinate secondo i parametri di progettazione e che può essere classificato come rigenerazione continua o rigenerazione non frequente (periodica);
- 73) «periodo di durabilità delle emissioni» o «PDE»: il numero di ore o, se del caso, la distanza utilizzati per determinare i fattori di deterioramento;
- 74) «fattori di deterioramento»: la serie di fattori che esprimono il rapporto tra emissioni all'inizio e alla fine del periodo di durabilità delle emissioni;
- 75) «prova virtuale»: simulazioni al computer, compresi calcoli, realizzate per dimostrare il livello di prestazioni di un motore come ausilio alla presa di decisioni senza ricorrere fisicamente all'uso di un motore.

#### Articolo 4

### Categorie di motori

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti categorie di motori, suddivise nelle sottocategorie specificate nell'allegato I:

1) «categoria NRE»:

- a) motori per macchine mobili non stradali destinate e idonee a spostarsi o a essere spostate, su strada o altrimenti, non esclusi a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, e non inclusi in nessun'altra categoria di cui ai punti da 2 a 10, del presente paragrafo,
- b) motori con una potenza di riferimento inferiore a 560 kW utilizzati al posto di quelli rispondenti alla fase V delle categorie IWP, IWA, RLL o RLR;

2) «categoria NRG»: motori con una potenza di riferimento superiore a 560 kW, destinati esclusivamente a essere utilizzati in gruppi elettrogeni; i motori per gruppi elettrogeni diversi da quelli che presentano tali caratteristiche sono inclusi nelle categorie NRE o NRS a seconda delle relative caratteristiche;

3) «categoria NRSh»: motori portatili ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 19 kW, destinati esclusivamente a essere utilizzati in macchine portatili;

4) «categoria NRS»: motori ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 56 kW e non inclusi nella categoria NRSh;

5) «categoria IWP»:

- a) motori destinati esclusivamente a essere utilizzati su navi per la navigazione interna, per la loro propulsione diretta o indiretta, o destinati alla loro propulsione diretta o indiretta, con una potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW;
- b) motori utilizzati al posto dei motori della categoria IWA purché rispettino l'articolo 24, paragrafo 8;

6) «categoria IWA»: motori ausiliari da utilizzare esclusivamente su navi della navigazione interna e con una potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW;

7) «categoria RLL»: motori da utilizzare esclusivamente nelle locomotive, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;

8) «categoria RLR»:

- a) motori da utilizzare esclusivamente nelle automotrici, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;
- b) motori utilizzati al posto dei motori della fase V della categoria RLL;

9) «categoria SMB»: motori ad accensione comandata destinati esclusivamente a essere utilizzati in motoslitte; i motori per motoslitte diversi dai motori ad accensione comandata sono inclusi nella categoria NRE;

10) «categoria ATS»: motori ad accensione comandata destinati esclusivamente a essere utilizzati in ATV e SbS; i motori per ATV e SbS diversi dai motori ad accensione comandata sono inclusi nella categoria NRE.

2. Un motore a regime variabile di una particolare categoria può essere utilizzato al posto di un motore a regime costante della stessa categoria.

I motori a regime variabile della categoria IWP utilizzati per il funzionamento a regime costante devono inoltre conformarsi all'articolo 24, paragrafo 7, o all'articolo 24, paragrafo 8, a seconda dei casi.

3. I motori per veicoli ferroviari ausiliari e i motori ausiliari per automotrici e locomotive sono inclusi nelle categorie NRE o NRS in funzione delle loro caratteristiche.

## CAPO II

### OBBLIGHI GENERALI

#### Articolo 5

#### Obblighi degli Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono o designano le autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato conformemente al presente regolamento.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato di cui al paragrafo 1, specificandone i relativi nomi, gli indirizzi postale ed elettronico e i settori di competenza. La Commissione pubblica un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione sul suo sito internet.
3. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato esclusivamente di:
  - a) motori provvisti di una valida omologazione UE rilasciata conformemente al presente regolamento, indipendentemente dal fatto che siano già installati su macchine mobili non stradali; e
  - b) macchine mobili non stradali su cui sono installati i motori di cui alla lettera a).
4. Gli Stati membri non vietano, limitano o impediscono l'immissione sul mercato di:
  - a) motori per motivi connessi ad aspetti di fabbricazione o di funzionamento oggetto del presente regolamento, qualora tali motori ne soddisfino le prescrizioni;
  - b) macchine mobili non stradali per motivi connessi alle emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante dei motori installati su tali macchine, qualora tali motori rientrino nell'ambito di applicazione del presente regolamento e ne soddisfino le prescrizioni.
5. Gli Stati membri organizzano ed esercitano la vigilanza del mercato e i controlli dei motori sul mercato conformemente al capo III del regolamento (CE) n. 765/2008.

#### Articolo 6

#### Obblighi delle autorità di omologazione

1. Le autorità di omologazione provvedono affinché i costruttori che chiedono un'omologazione UE rispettino il presente regolamento.
2. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni UE esclusivamente a tipi di motore o a famiglie di motori che siano conformi al presente regolamento.
3. Le autorità di omologazione rendono pubblico, mediante l'«IMI», un registro di tutti i tipi di motore e delle famiglie di motori per cui omologazioni UE sono state rilasciate, estese o revocate, o relativamente ai quali una domanda di omologazione UE è stata respinta.

Tale registro contiene come minimo le seguenti informazioni:

- a) nome e indirizzo del costruttore e nome dell'impresa, se diverso;
- b) denominazione commerciale o denominazioni commerciali o, se del caso, marchio o marchi appartenenti al costruttore;
- c) designazione dei tipi di motore provvisti di omologazione UE del tipo di motore o, se del caso, di omologazione UE del tipo di famiglia di motori;
- d) categoria di motore;
- e) numero di omologazione UE, compreso il numero di eventuali estensioni;
- f) data di concessione, proroga, revoca o sospensione dell'omologazione UE; e
- g) il contenuto delle sezioni «Informazioni generali sul motore» e «Risultato definitivo relativo alle emissioni» del verbale di prova di cui all'articolo 24, paragrafo 12.

#### Articolo 7

### Obblighi delle autorità di vigilanza del mercato

1. Le autorità di vigilanza del mercato effettuano verifiche documentali e, se del caso, controlli fisici e di laboratorio sui motori, su scala adeguata e sulla base di una percentuale adeguata di campioni. Nel procedere a tali controlli tengono conto di principi consolidati di valutazione del rischio, di eventuali reclami e di eventuali altre informazioni pertinenti.
2. Le autorità di vigilanza del mercato possono imporre agli operatori economici di mettere a disposizione la documentazione e le informazioni che ritengono necessarie ai fini dello svolgimento delle attività delle autorità.

#### Articolo 8

### Obblighi generali dei costruttori

1. I costruttori garantiscono che i propri motori immessi sul mercato sono stati fabbricati e omologati conformemente al presente regolamento.
2. Qualora i costruttori modifichino un motore che è oggetto di omologazione UE in modo tale che esso sia successivamente classificato come appartenente a una categoria o sottocategoria diversa, hanno la responsabilità di garantire che il motore sia conforme alle prescrizioni applicabili a tale categoria o sottocategoria.

Qualora una persona giuridica modifichi un motore in modo tale che non rispetti più i limiti di emissione a esso applicabili secondo la sua categoria o sottocategoria, si ritiene che tale persona abbia la responsabilità di ristabilire il rispetto di tali limiti di emissione.

3. I costruttori sono responsabili dinanzi all'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione UE e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che partecipino direttamente o meno a tutte le fasi di fabbricazione di un motore.
4. I costruttori si assicurano che siano predisposte le procedure necessarie affinché la produzione in serie continui a essere conforme al tipo omologato e onde monitorare le emissioni dei motori in servizio a norma dell'articolo 19.

Si tiene conto, conformemente al capo VI, delle modifiche apportate alla progettazione o alle caratteristiche di un tipo di motore e delle modifiche delle prescrizioni a cui un tipo di motore è dichiarato conforme.

5. Oltre alla marcatura regolamentare di cui all'articolo 32, i costruttori appongono sui motori che hanno costruito e che hanno immesso sul mercato, oppure, ove ciò non sia possibile, in un documento di accompagnamento del motore, la propria ragione sociale, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e l'indirizzo nell'Unione presso il quale possono essere contattati.

6. Su richiesta motivata, i costruttori forniscono all'OEM un duplicato della marcatura regolamentare di cui all'articolo 15, paragrafo 4.
7. I costruttori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al presente capo e al capo III.
8. I costruttori tengono a disposizione delle autorità di omologazione, per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato di un motore, la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1, e, se del caso, una copia della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 31.
9. I costruttori forniscono alle autorità nazionali, su richiesta motivata e per il tramite dell'autorità di omologazione, una copia della scheda di omologazione UE di un motore. Tale copia è redatta in una lingua che possa essere facilmente compresa dall'autorità nazionale richiedente.
10. Ai fini dell'omologazione UE dei motori, i costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano un rappresentante unico stabilito nell'Unione che li rappresenti nei loro rapporti con l'autorità di omologazione.
11. Ai fini della vigilanza del mercato, i costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano un rappresentante unico stabilito nell'Unione, che può essere lo stesso di cui al paragrafo 10.

#### Articolo 9

##### **Obblighi dei costruttori in relazione ai motori non conformi**

1. Un costruttore che ha motivo di credere o ritiene che uno dei suoi motori immessi sul mercato non sia conforme al presente regolamento avvia immediatamente un'indagine sulle cause della presunta non conformità e sulla probabilità che essa si verifichi.

Sulla base dei risultati dell'indagine, il costruttore adotta misure correttive per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati.

Il costruttore informa immediatamente dell'indagine l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE, fornendo i dettagli relativi, in particolare, alla non conformità e alle eventuali misure correttive adottate.

2. In deroga al paragrafo 1, un costruttore non è tenuto ad adottare misure correttive in merito a un motore che non è conforme al presente regolamento in conseguenza di modifiche da esso non autorizzate e apportate dopo che il motore è stato immesso sul mercato.

#### Articolo 10

##### **Obblighi dei rappresentanti dei costruttori per la vigilanza del mercato**

Come minimo, i rappresentanti dei costruttori incaricati della vigilanza del mercato eseguono i seguenti compiti, che sono specificati nel mandato scritto ricevuto dal costruttore:

- a) garantire che la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1, e, se del caso, una copia della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 31, possano essere messi a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di dieci anni successivi all'immissione sul mercato di un motore;
- b) fornire all'autorità di omologazione, su richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità della produzione di un motore;
- c) cooperare con le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato, su loro richiesta, riguardo a qualsiasi azione intrapresa nell'ambito del mandato.

*Articolo 11***Obblighi generali degli importatori**

1. Gli importatori immettono sul mercato solo motori conformi che hanno ottenuto l'omologazione UE.
2. Prima di immettere sul mercato un motore al quale è stata rilasciata l'omologazione UE, gli importatori si accertano che:
  - a) esistano la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1;
  - b) il motore rechi la marcatura regolamentare di cui all'articolo 32;
  - c) il motore ottemperi alle prescrizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 5.
3. Per i dieci anni successivi all'immissione del motore sul mercato gli importatori, se del caso, tengono a disposizione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato una copia della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 31 e si assicurano che la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1, siano messi, su richiesta, a disposizione di tali autorità.
4. Gli importatori indicano sul motore, oppure, ove ciò non sia possibile, in un documento di accompagnamento del motore, la propria ragione sociale, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e l'indirizzo presso il quale possono essere contattati.
5. Gli importatori si assicurano che il motore sia accompagnato dalle informazioni e istruzioni di cui all'articolo 43.
6. Gli importatori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al presente capo o al capo III.
7. Gli importatori forniscono a un'autorità nazionale richiedente, su richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità di un motore. Tali informazioni e documentazione sono redatte in una lingua che possa essere facilmente compresa dall'autorità nazionale richiedente.

*Articolo 12***Obblighi degli importatori in relazione ai motori non conformi**

1. Un importatore che ritiene o ha motivo di credere che un motore non sia conforme al presente regolamento e, in particolare, alla sua omologazione UE, non immette il motore sul mercato fintanto che non sia stato reso conforme.

L'importatore ne informa senza indebiti ritardi il costruttore, le autorità di vigilanza del mercato, nonché l'autorità di omologazione che ne ha rilasciato l'omologazione UE.

2. Un importatore che ha motivo di credere o ritiene che un motore che ha immesso sul mercato non sia conforme al presente regolamento avvia immediatamente un'indagine sulle cause della sospetta mancata conformità e stabilisce la probabilità che essa si verifichi.

Sulla base dei risultati della sua indagine, l'importatore adotta misure correttive e ne informa il costruttore per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati.

*Articolo 13***Obblighi generali dei distributori**

1. Quando mettono un motore a disposizione sul mercato, i distributori applicano scrupolosamente le prescrizioni del presente regolamento.



2. Prima di metterlo a disposizione sul mercato, i distributori verificano che:
  - a) il costruttore abbia rispettato l'articolo 8, paragrafo 5;
  - b) se del caso, l'importatore abbia rispettato l'articolo 11, paragrafi 2 e 4;
  - c) il motore rechi la marcatura regolamentare di cui all'articolo 32;
  - d) le informazioni e istruzioni di cui all'articolo 43 siano disponibili in una lingua che possa essere facilmente compresa dall'OEM.
3. I distributori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al presente capo o al capo III.
4. I distributori si assicurano, su richiesta motivata, che il costruttore fornisca all'autorità nazionale richiedente la documentazione di cui all'articolo 8, paragrafo 8, o che l'importatore fornisca a tale autorità la documentazione di cui all'articolo 11, paragrafo 3.

#### *Articolo 14*

#### **Obblighi dei distributori in relazione ai motori non conformi**

1. Un distributore che ha motivo di credere o ritiene che un motore non sia conforme al presente regolamento non mette il motore a disposizione sul mercato fintanto che non sia stato reso conforme.
2. Il distributore informa il costruttore o il suo rappresentante se ha motivo di credere o ritiene che un motore che ha messo a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento per garantire che siano adottate le misure correttive necessarie per rendere conformi i motori in produzione al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati, conformemente all'articolo 9 o 12.

#### *Articolo 15*

#### **Obblighi degli OEM in relazione all'installazione dei motori**

1. Gli OEM installano su macchine mobili non stradali motori ai quali è stata rilasciata l'omologazione UE conformemente alle istruzioni fornite dal costruttore ai sensi dell'articolo 43, paragrafo 2, e in modo da non incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le sue emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante.
2. Gli OEM che non seguono le istruzioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo o che modificano un motore nel corso della sua installazione su macchina mobile non stradale in modo da incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le sue emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante sono considerati costruttori ai fini del presente regolamento e, in particolare, sono soggetti agli obblighi stabiliti agli articoli 8 e 9.
3. Gli OEM installano su macchine mobili non stradali motori alle quali è stata rilasciata l'omologazione UE solo in conformità dei tipi di utilizzo esclusivo di cui all'articolo 4.
4. Qualora la marcatura regolamentare del motore di cui all'articolo 32 non sia visibile senza rimuovere delle parti, l'OEM appone in maniera visibile sulla macchina mobile non stradale un duplicato della marcatura di cui al suddetto articolo e all'atto di esecuzione pertinente, fornito dal costruttore.
5. Qualora una macchina mobile non stradale sulla quale è installato un motore di transizione sia immessa sul mercato conformemente all'articolo 58, paragrafo 5, l'OEM indica la data di produzione della macchina mobile non stradale quale parte della marcatura sulla macchina;
6. Qualora un costruttore consegni a un OEM un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico, conformemente all'articolo 34, paragrafo 3, l'OEM, se del caso, fornisce al costruttore informazioni relative all'assemblaggio del motore e del suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.

*Articolo 16***Applicazione degli obblighi dei costruttori agli importatori e ai distributori**

Un importatore o un distributore che mettono a disposizione sul mercato un motore con il proprio nome o marchio, oppure che modificano tale motore in modo tale da poterne compromettere la conformità alle prescrizioni applicabili, sono considerati costruttori ai fini del presente regolamento e, in particolare, sono soggetti agli obblighi stabiliti agli articoli 8 e 9.

*Articolo 17***Obbligo di notifica per gli operatori economici e gli OEM**

Gli operatori economici e gli OEM comunicano, su richiesta, alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di immissione sul mercato il nominativo di:

- a) qualsiasi operatore economico che abbia fornito loro un motore;
- b) qualsiasi operatore economico o, se individuabile, qualsiasi OEM cui essi abbiano fornito un motore.

## CAPO III

**PRESCRIZIONI FONDAMENTALI***Articolo 18***Prescrizioni sulle emissioni di gas di scarico per l'omologazione UE**

1. I costruttori si assicurano che i tipi di motore e le famiglie di motori siano progettati, fabbricati e assemblati in modo tale da rispettare le prescrizioni di cui al capo II e al presente capo.
2. A decorrere dalle date di immissione sul mercato dei motori di cui all'allegato III, i tipi di motore e le famiglie di motori non superano i valori limite delle emissioni di gas di scarico designati come fase V e di cui all'allegato II.

Allorché, conformemente ai parametri per la definizione della famiglia di motori stabiliti nell'atto di esecuzione pertinente, una famiglia di motori copra più di un intervallo di potenza, il motore capostipite (ai fini dell'omologazione UE) e tutti i tipi di motore che appartengono alla stessa famiglia (ai fini della conformità della produzione), per quanto riguarda gli intervalli di potenza applicabili:

- a) soddisfano i valori limite di emissione più rigorosi;
  - b) sono sottoposti a prova servendosi dei cicli di prova che corrispondono ai valori limite di emissione più rigorosi;
  - c) sono subordinati alla prima delle date applicabili ai fini dell'omologazione UE e dell'immissione sul mercato di cui all'allegato III.
3. Le emissioni dei gas di scarico dei tipi di motore e delle famiglie di motori sono misurate sulla base dei cicli di prova di cui all'articolo 24 e in conformità dell'articolo 25.

4. I tipi di motore e le famiglie di motori sono progettati e muniti di strategie di controllo delle emissioni in modo da prevenire per quanto possibile eventuali manomissioni. È proibito l'impiego di strategie di manomissione.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i dettagli per i parametri da utilizzare per la definizione dei tipi di motore e delle famiglie di motori, compresi i relativi modi di funzionamento, e i dettagli tecnici volti a impedire manomissioni di cui al paragrafo 4 del presente articolo. Entro il 31 dicembre 2016, tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

*Articolo 19***Monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio**

1. Le emissioni di inquinanti gassosi provenienti da motori appartenenti a tipi di motore o famiglie di motori della fase V per le emissioni, che sono stati omologati a norma del presente regolamento, sono monitorate sottoponendo a prova i motori in servizio installati su macchine mobili non stradali e impiegate in cicli di funzionamento normale. Tali prove sono eseguite, sotto la responsabilità del costruttore e conformemente alle prescrizioni dell'autorità di omologazione, su motori che sono stati correttamente sottoposti a manutenzione, in ottemperanza alle disposizioni relative alla scelta dei motori, alle procedure di prova e alla comunicazione dei risultati per le diverse categorie di motori.

La Commissione avvia programmi pilota al fine di sviluppare adeguate procedure di prova per le categorie e le sottocategorie di motori per le quali tali procedure di prova non esistono.

La Commissione avvia programmi di monitoraggio per ciascuna categoria di motori per determinare in quale misura le emissioni misurate nel ciclo di prova corrispondano alle emissioni misurate durante l'effettivo funzionamento. Tali programmi e i relativi risultati sono presentati annualmente agli Stati membri e successivamente comunicati al pubblico.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 al fine di integrare il presente regolamento con le modalità dettagliate relative alla scelta dei motori, alle procedure di prova e alla comunicazione dei risultati di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

## CAPO IV

**PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE***Articolo 20***Domanda di omologazione**

1. I costruttori presentano una domanda distinta di omologazione UE per ogni tipo di motore o di famiglia di motori all'autorità di omologazione di uno Stato membro e ciascuna domanda è accompagnata dalla documentazione informativa di cui all'articolo 21. Per un determinato tipo di motore o, ove applicabile, una determinata famiglia di motori si presenta una sola domanda e a una sola autorità di omologazione.

2. I costruttori mettono a disposizione del servizio tecnico responsabile dell'esecuzione delle prove di omologazione UE un motore conforme al tipo di motore o, nel caso di una famiglia di motori, alle caratteristiche del motore capostipite descritte nella documentazione informativa di cui all'articolo 21.

3. Nel caso di una domanda di omologazione UE di una famiglia di motori, se l'autorità di omologazione stabilisce che, riguardo al motore capostipite scelto di cui al paragrafo 2 del presente articolo, la domanda trasmessa non rappresenta perfettamente la famiglia di motori descritta nella documentazione informativa di cui all'articolo 21, i costruttori mettono a disposizione un motore capostipite alternativo e, se necessario, un motore capostipite supplementare considerato rappresentativo della famiglia di motori dall'autorità di omologazione.

4. Entro un mese dall'inizio della produzione del tipo di motore o della famiglia di motori omologati, i costruttori presentano il piano iniziale per il monitoraggio dei motori in servizio all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di quel tipo di motore o, ove applicabile, di una famiglia di motori.

*Articolo 21***Fascicolo informativo**

1. Il richiedente trasmette all'autorità di omologazione un fascicolo informativo che comprende:

a) una scheda informativa, compreso un elenco di carburanti di riferimento e, ove richiesto dal costruttore, altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati di cui all'articolo 25, paragrafo 2, e descritti conformemente agli atti delegati di cui all'articolo 25, paragrafo 4 («scheda informativa»);

- b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni pertinenti in relazione al tipo di motore o, ove applicabile, al motore capostipite;
  - c) ogni ulteriore informazione richiesta dall'autorità di omologazione nel contesto della procedura di presentazione di una domanda di omologazione UE.
2. La documentazione informativa può essere fornita in formato cartaceo o elettronico accettato dal servizio tecnico e dall'autorità di omologazione.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono il modello della scheda informativa e della documentazione informativa. Tali atti di esecuzione sono adottati, entro il 31 dicembre 2016, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

## CAPO V

### ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

#### Articolo 22

#### **Disposizioni generali**

1. L'autorità di omologazione cui perviene la domanda rilascia l'omologazione UE a tutti i tipi di motore o a tutte le famiglie di motori che rispettino ciascuno dei seguenti elementi:
- a) i dati contenuti nella documentazione informativa;
  - b) le prescrizioni del presente regolamento e, in particolare alla conformità delle modalità di produzione di cui all'articolo 26.
2. Nel caso in cui un motore rispetti le prescrizioni specificate nel presente regolamento, le autorità di omologazione non impongono alcun ulteriore requisito di omologazione UE riguardo alle emissioni di gas di scarico per le macchine mobili non stradali sulle quali sia installato tale motore.
3. Dopo le date per l'omologazione UE dei motori di cui all'allegato III per ciascuna sottocategoria di motori, le autorità di omologazione non rilasciano l'omologazione UE a un tipo di motore o a una famiglia di motori che non rispettano le prescrizioni di cui al presente regolamento.
4. Le schede di omologazione UE sono numerate secondo un sistema armonizzato che deve essere stabilito dalla Commissione.
5. Mediante l'IMI, l'autorità di omologazione:
- a) mette a disposizione delle autorità di omologazione degli altri Stati membri l'elenco delle omologazioni UE che ha rilasciato, o, ove applicabile, esteso entro un mese dal rilascio della relativa scheda di omologazione UE;
  - b) mette senza ritardo a disposizione delle autorità di omologazione degli altri Stati membri l'elenco delle omologazioni UE che ha rifiutato di rilasciare o ha revocato, unitamente alle motivazioni di tali decisioni;
  - c) entro un mese dal ricevimento della richiesta da parte dell'autorità di omologazione di un altro Stato membro, trasmette a tale autorità di omologazione una copia della scheda di omologazione UE del tipo di motore o della famiglia di motori, se tale scheda esiste, unitamente al fascicolo di omologazione di cui al paragrafo 6 per ciascun tipo di motore o ciascuna famiglia di motori per i quali ha rilasciato, negato o revocato l'omologazione UE.
6. L'autorità di omologazione riunisce in un unico fascicolo di omologazione la documentazione informativa, il verbale di prova e tutti gli altri documenti aggiunti a tale documentazione dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni («fascicolo di omologazione»).

Il fascicolo di omologazione contiene un indice che ne elenca il contenuto, dandogli un'adeguata numerazione o contrassegnandolo in modo tale da individuare chiaramente tutte le pagine e il formato di ciascun documento, così da procedere a una registrazione delle fasi successive della procedura di omologazione UE, in particolare delle date delle revisioni e degli aggiornamenti.

L'autorità di omologazione assicura che le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione siano disponibili per un periodo di almeno 25 anni dopo la fine della validità dell'omologazione UE in parola.

7. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano:
  - a) il metodo di creazione del sistema di numerazione armonizzato di cui al paragrafo 4;
  - b) i modelli e la struttura dei dati per lo scambio di dati di cui al paragrafo 5.

Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

#### *Articolo 23*

#### **Disposizioni particolari riguardanti la scheda di omologazione UE**

1. La scheda di omologazione UE comprende i seguenti allegati:
  - a) il fascicolo di omologazione;
  - b) ove applicabile, i nomi e i campioni di firma delle persone autorizzate a firmare dichiarazioni di conformità di cui all'articolo 31 e un'indicazione relativa alla posizione rivestita nell'impresa.
2. La Commissione elabora un modello di scheda di omologazione UE.
3. Per ogni tipo di motore o famiglia di motori che sono stati omologati, l'autorità di omologazione:
  - a) completa tutte le pertinenti parti della scheda di omologazione UE e allega il verbale di prova;
  - b) compila l'indice del fascicolo di omologazione;
  - c) rilascia senza indugio al richiedente la scheda compilata, completa degli allegati.
4. Se un'omologazione UE, conformemente all'articolo 35, è stata oggetto di restrizioni di validità o se il tipo di motore o la famiglia di motori sono stati esentati da talune prescrizioni del presente regolamento, la scheda di omologazione UE specifica tali restrizioni o deroghe.
5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello della scheda di omologazione UE di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

#### *Articolo 24*

#### **Prove prescritte per l'omologazione UE**

1. La conformità alle prescrizioni tecniche specificate nel presente regolamento è dimostrata attraverso prove adeguate, eseguite da servizi tecnici designati. Le procedure di misurazione e di prova e le attrezzature e gli strumenti specifici per l'esecuzione di tali prove sono precisati all'articolo 25.
2. Il costruttore mette a disposizione dell'autorità di omologazione il numero di motori richiesto dai pertinenti atti delegati per lo svolgimento delle prove prescritte.
3. Le prove prescritte sono eseguite su motori che siano rappresentativi del tipo di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori da omologare.

In deroga al primo comma, il costruttore può, d'accordo con l'autorità di omologazione, selezionare un motore che, pur non essendo rappresentativo del tipo di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori da omologare, combini alcune delle caratteristiche più sfavorevoli con riguardo al livello di prestazione richiesto. Per facilitare le decisioni nel corso del processo di selezione possono essere utilizzati metodi di prova virtuali.

4. Ai fini dell'esecuzione delle prove di omologazione UE, i cicli di prova applicabili sono quelli specificati nell'allegato IV. I cicli di prova applicabili a ciascun tipo di motore incluso nell'omologazione UE sono indicati nella scheda informativa.
5. Un motore che sia rappresentativo del tipo di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori o un motore selezionato conformemente al paragrafo 3, secondo comma, è testato su un dinamometro servendosi del ciclo di prova in regime stazionario non stradale applicabile individuato nelle tabelle da IV-1 a IV-10 dell'allegato IV. Il costruttore può scegliere se eseguire tale prova utilizzando il metodo di prova in modalità discreta o con rampe di transizione. Tranne nei casi di cui ai paragrafi 7 e 8, un motore a regime variabile di una particolare categoria utilizzato in funzionamento a regime costante della stessa categoria non necessita di essere sottoposto a prova usando il ciclo di prova stazionario a regime costante applicabile.
6. Nel caso di un motore a regime costante provvisto di dispositivo regolabile su un'altra velocità, le prescrizioni del paragrafo 5 sono rispettate a ogni regime costante applicabile e la scheda informativa indica le velocità che si applicano per ciascun tipo di motore.
7. Nel caso di un motore di categoria IWP destinato a essere utilizzato sia a regime variabile che a regime costante, le prescrizioni del paragrafo 5 sono soddisfatte separatamente per ciascun ciclo di prova stazionario applicabile e la scheda informativa indica ciascun ciclo di prova stazionario rispetto al quale tali prescrizioni sono soddisfatte.
8. Nel caso di un motore di categoria IWP destinato a essere utilizzato al posto di un motore della categoria IWA conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, le prescrizioni del paragrafo 5 del presente articolo sono soddisfatte per ciascun ciclo di prova stazionario applicabile stabilito nelle tabelle IV-5 e IV-6 dell'allegato IV e la scheda informativa indica ciascun ciclo di prova stazionario rispetto al quale tali prescrizioni sono soddisfatte.
9. Fatta eccezione per i motori omologati ai sensi dell'articolo 34, paragrafi 5 e 6, i motori a regime variabile della categoria NRE con una potenza netta pari o superiore a 19 kW ma non superiore a 560 kW, oltre a soddisfare le prescrizioni di cui al paragrafo 5 del presente articolo, sono provati su un dinamometro utilizzando il ciclo di prova transitorio di cui alla tabella IV-11 dell'allegato IV.
10. I motori delle sottocategorie NRS-v-2b e NRS-v-3 con una velocità massima pari o inferiore a 3 400 giri al minuto, oltre a soddisfare le prescrizioni di cui al paragrafo 5, sono provati su un dinamometro utilizzando il ciclo di prova transitorio di cui alla tabella IV-12 dell'allegato IV.
11. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integri il presente regolamento stabilendo le specifiche tecniche dettagliate e le caratteristiche dei cicli di prova stazionari e transitori di cui al presente articolo, compreso il relativo metodo per determinare le regolazioni di carico e velocità del motore. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.
12. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato unico della relazione della prova richiesta per l'omologazione UE. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

#### Articolo 25

#### **Esecuzione delle misurazioni e delle prove per l'omologazione UE**

1. I risultati finali delle prove delle emissioni di gas di scarico per i motori oggetto del presente regolamento sono calcolati applicando quanto segue ai risultati delle prove di laboratorio:
  - a) le emissioni di gas dal basamento, ove richiesto dal paragrafo 3 e non ancora incluso nella misurazione di laboratorio;
  - b) eventuali coefficienti di aggiustamento necessari, ove richiesto dal paragrafo 3 e nel caso in cui il motore comprenda un sistema di post-trattamento dei gas di scarico;
  - c) rispetto a tutti i motori, i fattori di deterioramento appropriati ai periodi di durabilità delle emissioni specificati nell'allegato V.

2. La prova di un tipo di motore o di una famiglia di motori intesa a stabilire se soddisfa i limiti di emissione stabiliti dal presente regolamento è effettuata utilizzando i seguenti carburanti di riferimento o combinazioni di carburanti appropriati:

- a) gasolio;
- b) benzina;
- c) miscela benzina/gasolio per i motori a due tempi ad accensione comandata;
- d) gas naturale/biometano;
- e) gas di petrolio liquefatti (GPL);
- f) etanolo.

Il tipo di motore o la famiglia di motori rispettano inoltre i limiti di emissione dei gas di scarico stabiliti nel presente regolamento per quanto riguarda gli altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati inclusi da un costruttore in una domanda di omologazione UE e descritti nella documentazione informativa.

3. Per quanto riguarda l'esecuzione delle prove e delle misurazioni, devono essere soddisfatte le prescrizioni tecniche per quanto riguarda:

- a) apparecchi e procedure per l'esecuzione delle prove;
- b) apparecchi e procedure per la misurazione delle emissioni e il campionamento;
- c) metodi di valutazione dei dati e calcoli;
- d) metodo per la determinazione dei fattori di deterioramento;
- e) riguardo ai motori nelle categorie NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB e ATS che rispettano i limiti di emissioni della fase V specificati nell'allegato II:
  - i) metodi per tenere in considerazione le emissioni di gas dal basamento;
  - ii) metodi per determinare e tenere in considerazione la rigenerazione continua o periodica dei sistemi di post-trattamento dei gas di scarico;
- f) in relazione ai motori a controllo elettronico nelle categorie NRE, NRG, IWP, IWA, RLL e RLR che rispettano i limiti di emissioni della fase V specificati nell'allegato II e che utilizzano il controllo elettronico per determinare sia la quantità sia i tempi di iniezione del carburante o che utilizzano il controllo elettronico per attivare, disattivare o modulare il sistema di controllo delle emissioni usato per ridurre gli NO<sub>x</sub>:
  - i) strategie di controllo delle emissioni, compresa la documentazione necessaria per dimostrare tali strategie;
  - ii) misure di controllo degli NO<sub>x</sub>, compreso il metodo usato per dimostrare tali misure di controllo;
  - iii) superficie associata al pertinente ciclo di prova in regime stazionario non stradale in cui sia controllato l'ammontare di cui le emissioni sono autorizzate a superare i limiti di emissione stabiliti nell'allegato II;
  - iv) selezione da parte del servizio tecnico di ulteriori punti di misurazione all'interno della superficie di controllo durante la prova al banco.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento fissando:

- a) la metodologia per adeguare i risultati delle prove di laboratorio delle emissioni al fine di includere i fattori di deterioramento di cui al paragrafo 1, lettera c);
- b) le caratteristiche tecniche dei carburanti di riferimento di cui al paragrafo 2 e, ove applicabile, alle prescrizioni per la descrizione di altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati descritti nella documentazione informativa;
- c) le prescrizioni tecniche dettagliate e alle caratteristiche per l'esecuzione delle misurazioni e delle prove di cui al paragrafo 3;

- d) il metodo usato per misurare il numero di particelle, tenendo conto delle specifiche previste nella serie 06 del regolamento UNECE n. 49;
- e) le prescrizioni tecniche dettagliate applicabili alle prove su motori a doppia alimentazione o su motori monocarburante alimentati a gas di cui all'allegato II.

Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

#### Articolo 26

### Conformità delle modalità di produzione

1. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie, in relazione a tale omologazione UE, ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che siano state predisposte modalità atte a garantire la conformità dei motori in produzione al tipo omologato relativamente alle prescrizioni del presente regolamento.
2. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie, in relazione a tale omologazione UE, ad accertare che le dichiarazioni di conformità rilasciate dal costruttore siano conformi all'articolo 31.
3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie, in relazione a tale omologazione UE, ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che le modalità di cui al paragrafo 1 del presente articolo siano tuttora adeguate a garantire che i motori in produzione continuino a essere conformi al tipo omologato e che le dichiarazioni di conformità, ove applicabile, continueranno a ottemperare all'articolo 31.
4. Per accertare la conformità di un motore al tipo omologato, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE può effettuare, su campioni prelevati nei locali del costruttore, compresi i suoi impianti di produzione, tutti i controlli o le prove richiesti per l'omologazione UE.
5. Qualora un'autorità che ha rilasciato un'omologazione UE accerti che le modalità di cui al paragrafo 1 non sono applicate, divergono in misura significativa dalle modalità concordate di cui al paragrafo 1, hanno cessato di essere applicate o non sono più ritenute adeguate, benché la produzione continui, adotta le misure necessarie a garantire che la procedura per la conformità della produzione sia seguita correttamente oppure revoca l'omologazione UE.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento stabilendo le misure dettagliate che le autorità di omologazione devono adottare e le procedure che esse devono seguire per assicurarsi che i motori in produzione siano conformi al tipo omologato. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

#### CAPO VI

### MODIFICHE E VALIDITÀ DELLE OMOLOGAZIONI UE

#### Articolo 27

### Disposizioni generali

1. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di qualsiasi modifica dei dati contenuti nel fascicolo di omologazione.

Nel caso di una tale modifica le autorità di omologazione decide quale tra le procedure stabilite all'articolo 28 occorre seguire.

Se necessario l'autorità di omologazione può decidere, previa consultazione del costruttore, che occorre rilasciare una nuova omologazione UE.



2. La domanda di modifica di un'omologazione UE è presentata esclusivamente all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE originaria.

3. Se l'autorità di omologazione ritiene che, per apportare una modifica, sia necessario ripetere le ispezioni o le prove, ne informa il costruttore.

Le procedure di cui all'articolo 28 si applicano solo se, in seguito a tali ispezioni o prove, l'autorità di omologazione conclude che le prescrizioni dell'omologazione UE continuano a essere soddisfatte.

#### Articolo 28

### Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE

1. Qualora i dati contenuti nel fascicolo di omologazione siano stati cambiati senza che sia necessario ripetere le ispezioni o le prove, tale modifica è definita una «revisione».

Nel caso di una tale revisione, l'autorità di omologazione, senza ritardi ingiustificati, rivede le pagine pertinenti del fascicolo di omologazione, indicando chiaramente su di esse la natura della modifica, e dichiara altresì la data della revisione e include un indice corretto del fascicolo di omologazione. È considerata conforme alla prescrizione di cui al presente comma una versione consolidata e aggiornata del fascicolo di omologazione, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche.

2. Una modifica di cui al paragrafo 1 è definita una «estensione» qualora i dati registrati nel fascicolo di omologazione siano stati cambiati e si verifichi uno dei casi seguenti:

a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove;

b) le informazioni contenute nella scheda di omologazione UE, ad eccezione dei suoi allegati, sono cambiate;

c) al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati si applica una nuova prescrizione di cui al presente regolamento o in un atto delegato o di esecuzione adottato a norma del presente regolamento.

In caso di estensione, l'autorità di omologazione mette a punto una scheda di omologazione UE aggiornata, contrassegnata da un numero di estensione progressivo a seconda del numero di estensioni successive precedentemente rilasciate. Tale scheda di omologazione UE riporta chiaramente il motivo e la data dell'estensione.

3. Ogni volta che sono modificate pagine del fascicolo di omologazione o è messa a punto una versione consolidata e aggiornata, è modificato di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione accluso alla scheda di omologazione UE, indicando la data dell'estensione o della revisione più recenti o del più recente consolidamento della versione aggiornata.

4. Non è richiesta la modifica dell'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori se una nuova prescrizione di cui al paragrafo 2, lettera c), è irrilevante dal punto di vista tecnico per quel tipo di motore o famiglia di motori riguardo alle prestazioni in termini di emissioni.

#### Articolo 29

### Rilascio e notifica di modifiche

1. In caso di estensione di un'omologazione UE, l'autorità di omologazione rilascia al richiedente, senza ritardi ingiustificati, la scheda di omologazione UE aggiornata di cui all'articolo 28, paragrafo 1, secondo comma, compresi i suoi allegati e l'indice del fascicolo di omologazione.

2. In caso di revisione di un'omologazione UE, l'autorità di omologazione rilascia senza ritardi ingiustificati al richiedente, a seconda dei casi, i documenti riveduti o la versione consolidata e aggiornata, incluso l'indice corretto del fascicolo di omologazione, di cui all'articolo 28, paragrafo 2, secondo comma.

3. L'autorità di omologazione, mediante l'IMI, notifica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le modifiche apportate alle omologazioni UE in conformità dell'articolo 22, paragrafo 5.

#### Articolo 30

### Validità dell'omologazione UE

1. Le omologazioni UE rilasciate hanno validità illimitata.
2. La validità dell'omologazione UE di un motore cessa nei casi seguenti:
  - a) qualora nuove prescrizioni applicabili al tipo di motore o, se del caso, alla famiglia di motori omologati diventino obbligatorie per la sua immissione sul mercato e non sia possibile prorogare o rivedere di conseguenza l'omologazione UE;
  - b) qualora la produzione del tipo di motore o della famiglia di motori omologati cessi in modo definitivo e volontario;
  - c) qualora la validità dell'omologazione UE scada a causa di una restrizione conformemente all'articolo 35, paragrafo 3;
  - d) qualora l'omologazione UE sia stata revocata in applicazione dell'articolo 26, paragrafo 5, dell'articolo 39, paragrafo 1, o dell'articolo 40, paragrafo 3.
3. Qualora le condizioni per la validità di un'omologazione UE non siano più soddisfatte per quanto concerne soltanto un tipo di motore all'interno di una famiglia di motori, l'omologazione UE della famiglia di motori in questione diventa invalida limitatamente a tale specifico tipo di motore.
4. Qualora la produzione di un tipo di motore o, se del caso, di una famiglia di motori cessi definitivamente, il costruttore informa della cessazione l'autorità che ha rilasciato la relativa omologazione UE.

Entro un mese dal ricevimento di tale comunicazione, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per il tipo di motore o per la famiglia di motori ne informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri.

5. Fatto salvo il paragrafo 4, se la validità dell'omologazione UE di un tipo di motore o, se del caso, di una famiglia di motori sta per scadere, il costruttore ne informa l'autorità che ha rilasciato la relativa omologazione UE.

In tal caso, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE comunica immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le informazioni pertinenti.

Tale comunicazione precisa, in particolare, la data di produzione e il numero di identificazione dell'ultimo motore prodotto.

6. Le prescrizioni della comunicazione di cui ai paragrafi 4 e 5 si considerano soddisfatte se sono state caricate le pertinenti informazioni sull'IMI.

#### CAPO VII

### DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ E MARCATURA

#### Articolo 31

### Dichiarazione di conformità

1. Il costruttore, nella sua veste di titolare di un'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori, rilascia una dichiarazione di conformità («dichiarazione di conformità») a corredo dei motori che sono immessi sul mercato, sulla base di:
  - a) una deroga di cui all'articolo 34, paragrafi 2, 4, 5, 6, 7 o 8, all'articolo 35, paragrafo 4; oppure
  - b) una disposizione transitoria di cui all'articolo 58, paragrafo 9, 10 o 11.

La dichiarazione di conformità specifica le caratteristiche e le restrizioni particolari che si devono applicare al motore, è rilasciata gratuitamente insieme al motore e, se del caso, accompagna la macchina mobile non stradale su cui è installato tale motore. Il rilascio della dichiarazione non è subordinato a una richiesta esplicita o alla presentazione di ulteriori informazioni al costruttore. La dichiarazione di conformità può altresì essere rilasciata sotto forma di un file elettronico sicuro.

Per un periodo di dieci anni dalla data di fabbricazione del motore, il costruttore rilascia, su richiesta dell'utilizzatore finale, un duplicato della dichiarazione di conformità dietro pagamento di un importo non superiore al costo del rilascio. Su tale duplicato della dichiarazione di conformità è chiaramente visibile la scritta «duplicato».

2. La dichiarazione di conformità è redatta in almeno una delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione.

Ogni Stato membro può chiedere al costruttore che la dichiarazione di conformità sia tradotta nella propria o nelle proprie lingue ufficiali.

3. La persona o le persone autorizzate a firmare le dichiarazioni di conformità appartengono all'organizzazione del costruttore e sono debitamente autorizzate dalla direzione di tale organizzazione a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la fabbricazione o la conformità della produzione del motore.

4. La dichiarazione di conformità è compilata in ogni sua parte e non prevede restrizioni all'uso del motore che non siano contemplate nel presente regolamento.

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello della dichiarazione di conformità, comprese le caratteristiche intese a evitare contraffazioni e che consentano la verifica del file elettronico sicuro. A tal fine, gli atti di esecuzione specificano le caratteristiche di sicurezza utilizzate per proteggere la dichiarazione di conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

## Articolo 32

### **Marcatura regolamentare dei motori**

1. Il costruttore appone una marcatura su ogni motore fabbricato in conformità al tipo omologato («marcatura regolamentare»).

2. Nei confronti dei seguenti motori, la marcatura regolamentare include informazioni supplementari indicanti che il motore è oggetto dell'esenzione o disposizione transitoria pertinente:

- a) i motori destinati a essere esportati in paesi terzi conformemente all'articolo 34, paragrafo 1, che sono fabbricati nell'Unione o al di fuori dell'Unione e installati successivamente su macchine mobili non stradali nell'Unione;
- b) i motori immessi sul mercato a norma dell'articolo 34, paragrafi 2, 5, 6 o 8;
- c) i motori immessi temporaneamente sul mercato a norma dell'articolo 34, paragrafo 4;
- d) i motori di transizione immessi sul mercato a norma dell'articolo 58, paragrafo 5;
- e) i motori di ricambio immessi sul mercato a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, dell'articolo 58, paragrafi 10 o 11.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello per la marcatura regolamentare, comprese le informazioni essenziali obbligatorie necessarie quando il motore esce dalla linea di produzione, le informazioni essenziali obbligatorie necessarie quando il motore è immesso sul mercato e, se del caso, le informazioni supplementari di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

*Articolo 33***Marcatura temporanea dei motori**

1. Il costruttore appone una marcatura temporanea su ogni motore che è fabbricato in conformità con il tipo omologato e che è immesso sul mercato sulla base dell'articolo 34, paragrafo 3.
2. Un motore che non è ancora in conformità con il tipo omologato e che è consegnato al costruttore di tale motore reca soltanto una marcatura temporanea.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello per le marcature temporanee di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, comprese le informazioni essenziali obbligatorie che devono essere riportate su di esse. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

## CAPO VIII

**DEROGHE***Articolo 34***Deroghe generali**

1. Fatta eccezione per quanto riguarda l'articolo 32, paragrafo 2, lettera a), i motori destinati a essere esportati in paesi terzi non sono soggetti al presente regolamento.
2. Fatta eccezione per quanto riguarda l'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), i motori destinati a essere utilizzati dalle forze armate non sono soggetti al presente regolamento.

Ai fini del presente paragrafo, i servizi antincendio, i servizi di difesa civile, le forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e i servizi medici di emergenza non sono considerati parte delle forze armate.

3. Fatto salvo l'articolo 32, e con l'approvazione dell'OEM, un costruttore può consegnare a tale OEM un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.
4. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, gli Stati membri autorizzano l'immissione temporanea sul mercato, ai fini delle prove sul campo, di motori non omologati UE ai sensi del presente regolamento.
5. In deroga all'articolo 18, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 3, gli Stati membri rilasciano l'omologazione UE e autorizzano l'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione di inquinanti gassosi e di particolato inquinante per i motori per uso speciale stabiliti nell'allegato VI, a condizione che i motori siano destinati a essere installati su una macchina mobile non stradale da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva, quale definita nell'articolo 2, punto 5), della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

6. In deroga all'articolo 18, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 3, gli Stati possono, su richiesta, rilasciare l'omologazione UE e autorizzare l'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione gassosa e di particolato per i motori per uso speciale stabiliti nell'allegato VI, a condizione che i motori siano destinati a essere installati su macchine mobili non stradali utilizzate esclusivamente per la messa a mare e il recupero di imbarcazioni di salvataggio da parte di un servizio di soccorso nazionale.

7. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, e dell'articolo 18, paragrafo 2, relativamente ai motori delle categorie RLL o RLR e immessi sul mercato dell'Unione il 31 dicembre 2011 o anteriormente a tale data, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori di ricambio, se l'autorità di omologazione, previo esame, riconosce e conclude che l'installazione di un motore che rispetti i limiti di emissione applicabili stabiliti nell'allegato II, tabelle II-7 e II-8, comporterebbe significative difficoltà tecniche. In tal caso, i motori di ricambio rispettano i limiti di emissione che avrebbero dovuto soddisfare per essere immessi sul mercato dell'Unione il 31 dicembre 2011, o rispettano i limiti di emissione più rigorosi.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva (GUL 96 del 29.3.2014, pag. 309).

Rispetto ai motori nelle categorie RLL e RLR che sono stati immessi sul mercato dell'Unione successivamente al 31 dicembre 2011, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori di ricambio che rispettano i limiti di emissione originariamente imposti al motore da sostituire al momento dell'immissione sul mercato dell'Unione.

8. Rispetto ai motori nelle categorie RLL o RLR, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori che rispettano i più recenti limiti di emissione applicabili nella legislazione pertinente applicabile il 5 ottobre 2016, purché:

- a) tali motori facciano parte di un progetto che sia in fase avanzata di sviluppo il 6 ottobre 2016, quale definito nella direttiva 2008/57/CE; e
- b) l'uso di motori che rispettano i limiti di emissione applicabili stabiliti nelle tabelle II-7 o II-8 dell'allegato II comporti costi sproporzionati.

Entro il 17 settembre 2017, ciascuno Stato membro comunica alla Commissione l'elenco di tali progetti.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 al fine di integrare il presente regolamento con le specifiche tecniche dettagliate e le condizioni relative:

- a) alla consegna di un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico da parte di un costruttore a un OEM, come specificato al paragrafo 3;
- b) all'immissione temporanea sul mercato, ai fini delle prove sul campo, di motori non omologati UE ai sensi del presente regolamento, come specificato al paragrafo 4;
- c) al rilascio dell'omologazione UE e all'autorizzazione all'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione di inquinanti gassosi e di particolato inquinante per i motori per uso speciale stabiliti nell'allegato VI, come specificato ai paragrafi 5 e 6.

Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

#### *Articolo 35*

### **Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni**

1. Un costruttore può chiedere un'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori comprendenti nuove tecnologie o nuove concezioni che in conseguenza di tali nuove tecnologie o nuove concezioni è incompatibile con una o più prescrizioni del presente regolamento.

2. L'autorità di omologazione rilascia l'omologazione UE di cui al paragrafo 1 se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) la domanda specifica i motivi per cui le nuove tecnologie o le nuove concezioni rendono il tipo di motore o la famiglia di motori incompatibili con una o più prescrizioni del presente regolamento;
- b) la domanda descrive le implicazioni per l'ambiente delle nuove tecnologie o delle nuove concezioni e le misure adottate per garantire un livello di tutela dell'ambiente almeno equivalente a quello previsto dalle prescrizioni del presente regolamento alle quali si chiede di derogare;
- c) sono presentati descrizioni e risultati delle prove in grado di dimostrare che la condizione di cui alla lettera b) è soddisfatta.

3. Il rilascio dell'omologazione UE di cui al paragrafo 1 è subordinato all'autorizzazione della Commissione.

Se del caso, l'autorizzazione della Commissione specifica eventuali restrizioni cui è sottoposta.

L'autorizzazione è accordata sotto forma di atto di esecuzione.

4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione ai sensi del paragrafo 3, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione UE provvisoria valida:

- a) solo sul territorio di tale Stato membro;
- b) solo relativamente a un tipo di motore o famiglia di motori oggetto della deroga richiesta; e
- c) per almeno 36 mesi.

Qualora sia rilasciata un'omologazione UE provvisoria, l'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri con una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

La natura provvisoria e la limitata validità territoriale di tale omologazione UE provvisoria risultano evidenti dall'intestazione della scheda di omologazione UE e da quella della corrispondente dichiarazione di conformità.

5. Qualora un'autorità di omologazione decida di accettare sul suo territorio un'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4, ne informa, per iscritto, l'autorità di omologazione competente e la Commissione.

6. Qualora la Commissione decida di non concedere l'autorizzazione di cui al paragrafo 3, l'autorità di omologazione comunica immediatamente al titolare dell'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4 che l'omologazione UE provvisoria sarà revocata sei mesi dopo la data del rifiuto della Commissione.

Indipendentemente dalla decisione della Commissione di non concedere l'autorizzazione di cui al paragrafo 3, i motori fabbricati conformemente all'omologazione UE provvisoria prima della cessazione della sua validità possono essere immessi sul mercato negli Stati membri le cui autorità di omologazione hanno accettato l'omologazione UE provvisoria.

7. Le prescrizioni di cui al paragrafo 4, secondo comma, e al paragrafo 5 si considerano soddisfatte qualora le pertinenti informazioni siano state caricate sull'IMI.

8. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano l'autorizzazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

9. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano i modelli armonizzati della scheda di omologazione UE e della dichiarazione di conformità di cui al paragrafo 4 del presente articolo, comprese le rispettive informazioni essenziali obbligatorie. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

#### Articolo 36

##### **Successive modifiche degli atti delegati e di esecuzione**

1. Se autorizza la concessione di una deroga ai sensi dell'articolo 35, la Commissione adotta immediatamente i provvedimenti necessari per adeguare agli sviluppi tecnologici i pertinenti atti delegati o di esecuzione.

Qualora la deroga autorizzata ai sensi dell'articolo 35 riguardi una questione disciplinata da un regolamento UNECE, la Commissione propone una modifica di tale regolamento seguendo la procedura applicabile in base all'accordo del 1958 riveduto.

2. Una volta modificati i pertinenti atti delegati o di esecuzione di cui al paragrafo 1, la Commissione revoca qualsiasi restrizione imposta dalla decisione che autorizza la deroga.

Se non sono stati adottati i provvedimenti necessari per adeguare gli atti delegati o di esecuzione, la Commissione, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE provvisoria, può, per mezzo di una decisione sotto forma di atto di esecuzione adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2, autorizzare detto Stato membro a estenderla.

## CAPO IX

**COMUNICAZIONE E VERIFICA DELLA PRODUZIONE***Articolo 37***Obblighi dei costruttori in materia di comunicazione della produzione**

1. Il costruttore presenta all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE un elenco contenente il numero dei motori per ogni tipo di motore e sottocategoria di motore fabbricato in ottemperanza al presente regolamento e conformemente all'omologazione UE dopo che è stata trasmessa l'ultima comunicazione della produzione o a partire dal momento in cui le prescrizioni del presente regolamento sono divenute applicabili per la prima volta.

Detto elenco è presentato:

- a) entro 45 giorni dalla fine di ogni anno civile;
- b) immediatamente dopo ogni data di immissione sul mercato dei motori di cui all'allegato III; e
- c) entro ogni altra data eventualmente stabilita dall'autorità di omologazione.

2. L'elenco di cui al paragrafo 1 indica in che modo i numeri di identificazione sono correlati con i relativi tipi di motore e, se del caso, famiglie di motori e i numeri di omologazione UE se tali correlazioni non sono identificate dal sistema di codifica del motore.

3. Inoltre, l'elenco di cui al paragrafo 1 indica qualsiasi caso in cui il costruttore cessi di produrre un tipo di motore o una famiglia di motori omologati.

4. Il costruttore tiene una copia dell'elenco di cui al paragrafo 1 per un periodo minimo di venti anni dopo il termine della validità dell'omologazione UE.

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato dell'elenco di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

*Articolo 38***Misure di verifica**

1. L'autorità di omologazione di uno Stato membro che ha rilasciato un'omologazione UE adotta i provvedimenti necessari onde garantire, eventualmente in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che i numeri d'identificazione relativi all'omologazione UE siano correttamente assegnati e opportunamente utilizzati dai costruttori prima che un motore omologato sia immesso o messo a disposizione sul mercato.

2. Una verifica supplementare dei numeri d'identificazione può essere effettuata in combinazione con il controllo della conformità della produzione di cui all'articolo 26.

3. Ai fini della verifica dei numeri d'identificazione, il costruttore o il suo rappresentante, su richiesta, forniscono senza ritardi all'autorità di omologazione competente le informazioni richieste in merito agli acquirenti del costruttore, nonché i numeri d'identificazione dei motori indicati come fabbricati a norma dell'articolo 37. Qualora i motori siano messi a disposizione di un OEM, non sono richieste al costruttore informazioni supplementari.

4. Se, a seguito di una richiesta da parte dell'autorità di omologazione, il costruttore non è in grado di dimostrare l'ottemperanza alle prescrizioni sulla marcatura regolamentare, l'autorità di omologazione può revocare l'omologazione UE rilasciata con riferimento al relativo tipo di motore o famiglia di motori. Le autorità di omologazione si informano reciprocamente, entro un mese, in merito a eventuali revoche di omologazioni UE e alle motivazioni di tali revoche, a norma dell'articolo 22, paragrafo 5.

## CAPO X

## CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

## Articolo 39

**Motori non conformi al tipo omologato**

1. Qualora i motori recanti una marcatura regolamentare e, se del caso, provvisti di una dichiarazione di conformità non siano conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta le misure necessarie affinché i motori in produzione siano resi conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati. Tali misure possono includere la revoca dell'omologazione UE se i rimedi adottati dal costruttore siano inadeguati.

L'autorità di omologazione competente comunica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri i provvedimenti adottati.

2. Ai fini del paragrafo 1, le divergenze rispetto ai dati indicati nella scheda di omologazione UE o nel fascicolo di omologazione, allorché non sono state autorizzate a norma del capo VI, sono considerate come non conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati.

3. Qualora riscontri che i motori provvisti di una dichiarazione di conformità, se del caso, o recanti un marchio di omologazione rilasciato in un altro Stato membro non sono conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati, un'autorità di omologazione può chiedere che l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE verifichi se i motori in produzione continuano a essere conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati. Ricevuta tale richiesta, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta i provvedimenti di cui al paragrafo 1 quanto prima e comunque entro tre mesi dalla data della richiesta.

4. Le autorità di omologazione si informano reciprocamente, entro un mese, in merito a eventuali revoche di omologazioni UE e alle motivazioni di tali revoche, in conformità dell'articolo 22, paragrafo 5.

5. Qualora l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE contesti la non conformità di cui è stata informata, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la controversia.

L'autorità di omologazione tiene informata la Commissione e quest'ultima organizza, se necessario, opportune consultazioni al fine di giungere a una soluzione.

## Articolo 40

**Richiamo di motori**

1. Se un costruttore cui è stata rilasciata un'omologazione UE è costretto, a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 765/2008, a richiamare i motori immessi sul mercato, installati o meno su macchine mobili non stradali, sulla base del fatto che costituiscono un grave rischio per quanto riguarda la tutela dell'ambiente o la salute pubblica, tale costruttore:

a) informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE; e

b) propone a detta autorità di omologazione una serie di rimedi idonei ad affrontare il grave rischio.

2. L'autorità di omologazione comunica immediatamente i rimedi proposti alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione.

Le autorità di omologazione si assicurano che i rimedi siano efficacemente applicati nei rispettivi Stati membri.

3. Qualora ritenga che i rimedi siano insufficienti o non siano stati attuati con sufficiente rapidità, un'autorità di omologazione informa senza ritardi l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE.



Qualora il costruttore a sua volta non proponga e non attui efficaci interventi correttivi, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE adotta tutti i provvedimenti di tutela necessari, compresa la revoca dell'omologazione UE.

In caso di revoca dell'omologazione UE, l'autorità di omologazione, entro un mese dalla revoca, ne informa il costruttore, le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione per posta raccomandata o servendosi di mezzi elettronici equivalenti.

#### Articolo 41

##### **Notifica delle decisioni e dei mezzi di impugnazione esperibili**

1. Le decisioni del seguente tipo o per il seguente scopo specificano le motivazioni che le giustificano:
  - a) decisione adottata ai sensi del presente regolamento;
  - b) decisione di rifiuto o di revoca di un'omologazione UE;
  - c) decisione di imposizione del richiamo di un motore dal mercato;
  - d) di divieto, di limitazione o di impedimento dell'immissione sul mercato di un motore; o
  - e) di divieto, di limitazione o di impedimento dell'immissione sul mercato di una macchina mobile non stradale su cui è installato un motore che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
2. Le autorità di omologazione notificano all'interessato:
  - a) qualsiasi decisione di cui al paragrafo 1;
  - b) i mezzi di impugnazione previsti dalle normative in vigore nello Stato membro interessato e dei termini applicabili a tali mezzi di impugnazione.

#### CAPO XI

##### **NORMATIVE INTERNAZIONALI E COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE**

#### Articolo 42

##### **Accettazione di omologazioni equivalenti di motori**

1. L'Unione può, nell'ambito di accordi multilaterali o bilaterali tra l'Unione e i paesi terzi, riconoscere l'equivalenza tra le condizioni e le disposizioni relative all'omologazione UE dei motori previste dal presente regolamento e le procedure stabilite da normative internazionali o di paesi terzi.
2. Le omologazioni rilasciate e le marcature regolamentari che sono conformi ai regolamenti UNECE o alle relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito, come stabilito nell'atto delegato di cui al paragrafo 4, lettera a), sono riconosciute come equivalenti alle omologazioni UE rilasciate e alla marcatura regolamentare richiesta a norma del presente regolamento.
3. Le omologazioni UE rilasciate sulla base di atti dell'Unione elencati nell'atto delegato di cui al paragrafo 4, lettera b), sono riconosciute come equivalenti alle omologazioni UE rilasciate in conformità del presente regolamento.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento stabilendo:
  - a) l'elenco dei regolamenti UNECE o delle relative modifiche, comprese eventuali prescrizioni ivi stabilite in relazione alla loro applicazione, ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito che devono essere applicati all'omologazione UE di tipi di motore e di famiglie di motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali;
  - b) l'elenco degli atti dell'Unione conformemente ai quali sono rilasciate omologazioni UE, comprese eventuali prescrizioni ivi stabilite in relazione alla loro applicazione.

Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

#### Articolo 43

##### **Informazioni e istruzioni destinate agli OEM e agli utilizzatori finali**

1. Un costruttore non deve fornire agli OEM o agli utilizzatori finali informazioni tecniche relative ai dati previsti nel presente regolamento che differiscano dai dati omologati dall'autorità competente.
2. Il costruttore mette a disposizione degli OEM tutte le pertinenti informazioni e le istruzioni necessarie per la corretta installazione del motore sulla macchina mobile non stradale, compresa una descrizione di tutte le condizioni o le restrizioni specifiche connesse all'installazione o all'uso del motore.
3. Il costruttore mette a disposizione degli OEM tutte le pertinenti informazioni e le istruzioni necessarie destinate all'utilizzatore finale, compresa una descrizione di tutte le condizioni o le restrizioni specifiche connesse all'uso del motore.
4. I costruttori mettono a disposizione degli OEM il valore delle emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) determinato durante la procedura di omologazione UE e incaricano gli OEM di comunicare tali informazioni, unitamente a informazioni esplicative concernenti le condizioni di prova, all'utilizzatore finale della macchina mobile non stradale sulla quale il motore è destinato a essere installato.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento fissando i dettagli delle informazioni e delle istruzioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

#### Articolo 44

##### **Scambio di dati e di informazioni mediante l'IMI**

1. Lo scambio di dati e di informazioni relativi alle omologazioni UE tra le autorità nazionali, oppure tra le autorità nazionali e la Commissione nell'ambito del presente regolamento è in formato elettronico mediante l'IMI.
2. Tutte le informazioni pertinenti per quanto riguarda le omologazioni UE rilasciate conformemente al presente regolamento sono raccolte a livello centrale e rese accessibili alle autorità nazionali e alla Commissione mediante l'IMI.
3. La Commissione garantisce inoltre che l'IMI:
  - a) permetta lo scambio di dati e di informazioni tra costruttori o servizi tecnici, da un lato, e autorità nazionali o Commissione, dall'altro;
  - b) consenta l'accesso del pubblico a taluni dati e informazioni relativi ai risultati delle omologazioni e ai risultati del monitoraggio dei motori in servizio;
  - c) ove opportuno e tecnicamente ed economicamente fattibile, e di concerto con gli Stati membri interessati, consenta il ricorso a strutture per il trasferimento automatico di dati tra le basi di dati nazionali esistenti e l'IMI.
4. Il ricorso all'IMI di cui al paragrafo 3 è facoltativo.
5. La Commissione può adottare, per mezzo di atti di esecuzione che stabiliscano le prescrizioni tecniche dettagliate e le procedure necessarie per l'interconnessione dell'IMI con le banche dati nazionali esistenti di cui al paragrafo 3, lettera c), del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

## CAPO XII

## DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI

## Articolo 45

**Prescrizioni relative ai servizi tecnici**

1. Un servizio tecnico è designato da un'autorità di omologazione ai sensi dell'articolo 47 e soddisfa le prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 9 del presente articolo.
2. Un servizio tecnico è istituito a norma del diritto nazionale di uno Stato membro ed è dotato di personalità giuridica.
3. I servizi tecnici sono enti terzi indipendenti dai processi di progettazione, fabbricazione, fornitura o manutenzione dei motori che devono valutare.

Un ente appartenente a un'associazione di imprese o a una federazione professionale rappresentativa di imprese che intervengono nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione dei motori oggetto di valutazioni, prove o ispezioni da parte dell'ente stesso può, purché ne siano dimostrate l'indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interessi, essere ritenuto ottemperare alle prescrizioni di cui al primo comma.

4. Il servizio tecnico, compresi i suoi massimi dirigenti, e il personale addetto allo svolgimento delle categorie di attività per le quali è designato il servizio tecnico a norma dell'articolo 47, paragrafo 1, non sono il progettista, il costruttore, il fornitore, l'installatore o il responsabile della manutenzione dei motori sottoposti alla sua valutazione, e non rappresentano soggetti impegnati in tali attività. Tale restrizione non preclude l'uso di motori valutati di cui al paragrafo 3 del presente articolo che sono necessari per il funzionamento del servizio tecnico né l'utilizzo di tali motori a fini personali.

Il servizio tecnico garantisce che le attività delle sue affiliate o dei suoi subappaltatori non ne pregiudichino la riservatezza, l'obiettività o l'imparzialità in relazione alle categorie di attività per le quali è stato designato.

5. Il servizio tecnico svolge le categorie di attività per le quali è stato designato con la massima integrità professionale e la competenza tecnica richiesta nel settore specifico e il suo personale è immune da qualsivoglia pressione o condizionamento, soprattutto di ordine finanziario, suscettibili di influenzare il suo giudizio o i risultati delle sue attività di valutazione, in particolare pressioni e condizionamenti esercitati da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.
6. Il servizio tecnico dimostra all'autorità di omologazione designante di essere in grado di svolgere tutte le categorie di attività per le quali sta cercando di essere designato ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 1, assicurando di disporre:
  - a) di personale con competenze, conoscenze tecniche specifiche e formazione professionale appropriate e con un'adeguata esperienza sufficiente per l'esercizio delle sue funzioni;
  - b) di descrizioni delle procedure pertinenti alle categorie di attività per le quali aspira a essere designato, garantendo in tal modo la trasparenza e la riproducibilità di tali procedure;
  - c) di procedure per lo svolgimento delle categorie di attività per le quali aspira a essere designato che tengono debitamente conto del grado di complessità della tecnologia del motore in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo; e
  - d) dei mezzi necessari per adempiere adeguatamente i compiti connessi alle categorie di attività per le quali aspira a essere designato, nonché dell'accesso a tutte le attrezzature o gli impianti occorrenti.
7. Il servizio tecnico, compresi i suoi massimi dirigenti e il personale addetto alle valutazioni, devono essere imparziali e non intraprendono alcuna attività che potrebbe essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le categorie di attività per le quali il servizio tecnico è designato.

8. Il servizio tecnico sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile che copre le sue attività, a meno che detta responsabilità non competeva allo Stato membro in base al diritto nazionale o che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione.

9. Il personale di un servizio tecnico è vincolato al segreto professionale in relazione a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni ai sensi del presente regolamento o di qualsiasi disposizione attuativa di diritto interno.

Il personale di un servizio tecnico non è vincolato all'obbligo di cui al primo comma riguardo alla condivisione delle informazioni con l'autorità di omologazione designante o qualora tale condivisione sia richiesta dal diritto dell'Unione o nazionale.

Sono tutelati i diritti di proprietà.

#### Articolo 46

##### **Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici**

1. Il servizio tecnico può, esclusivamente con il consenso dell'autorità di omologazione che li ha designati, subappaltare compiti specifici connessi alle categorie di attività per le quali è stato designato ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 1, oppure far svolgere queste attività da un'affiliata.

In tali casi, il servizio tecnico si assicura che il subappaltatore o l'affiliata soddisfi le prescrizioni di cui all'articolo 45 e ne informa di conseguenza l'autorità di omologazione che li ha designati.

2. Il servizio tecnico si assume l'intera responsabilità per i compiti svolti da subappaltatori o affiliate, indipendentemente dal luogo in cui questi sono stabiliti.

3. Il servizio tecnico tiene a disposizione dell'autorità di omologazione che lo ha designato i pertinenti documenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e i compiti da essi svolti.

#### Articolo 47

##### **Designazione dei servizi tecnici**

1. Le autorità di omologazione designano i servizi tecnici in relazione a una o più delle seguenti categorie di attività, in conformità delle loro sfere di competenza:

- a) categoria A: esecuzione delle prove previste dal presente regolamento presso i laboratori che appartengono ai servizi tecnici di cui trattasi;
- b) categoria B: supervisione delle prove previste dal presente regolamento, eseguite nei laboratori di un costruttore o di un terzo;
- c) categoria C: valutazione e verifica periodica delle procedure seguite dal costruttore per garantire la conformità della produzione;
- d) categoria D: supervisione o esecuzione di prove o ispezioni destinate a garantire la conformità della produzione.

2. Un'autorità di omologazione può agire quale servizio tecnico in relazione a una o più delle categorie di attività di cui al paragrafo 1.

3. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati ai sensi del presente articolo, possono essere l'oggetto di una notifica ai sensi dell'articolo 50, qualora tale riconoscimento di servizi tecnici sia previsto da un accordo bilaterale concluso tra l'Unione e il paese terzo in questione.

Tuttavia, un servizio tecnico istituito ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 2, può stabilire affiliate in paesi terzi, a condizione che queste siano direttamente gestite e controllate da tale servizio tecnico.

#### *Articolo 48*

### **Procedure relative agli standard di prestazione e alla valutazione dei servizi tecnici**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento fissando:

- a) gli standard che i servizi tecnici devono soddisfare; e
- b) la procedura per la valutazione dei servizi tecnici, compresa la relazione corrispondente, ai sensi dell'articolo 49.

#### *Articolo 49*

### **Valutazione delle competenze di servizi tecnici**

1. L'autorità di omologazione designante redige una relazione di valutazione in cui attesta che il servizio tecnico candidato è stato valutato per la sua conformità al presente regolamento e agli atti delegati adottati a norma dello stesso. La relazione di valutazione può includere un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo di accreditamento nazionale che attesti che il servizio tecnico soddisfa le prescrizioni del presente regolamento.

La valutazione su cui si basa la relazione di valutazione è effettuata conformemente alle disposizioni stabilite in un atto delegato di cui all'articolo 48.

2. L'autorità di omologazione designante rivede la relazione di valutazione è riveduta almeno ogni tre anni.
3. L'autorità di omologazione designante trasmette la relazione di valutazione alla Commissione, su richiesta di quest'ultima. Nel caso in cui la valutazione non sia basata su un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento, l'autorità di omologazione designante presenta alla Commissione le prove documentali che dimostrano quanto segue:
  - a) la competenza del servizio tecnico;
  - b) le modalità predisposte per garantire che esso sia periodicamente controllato dall'autorità di omologazione designante; e
  - c) che il servizio tecnico soddisfi le prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.
4. Un'autorità di omologazione che intenda agire quale servizio tecnico ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 2, documenta la conformità attraverso una valutazione, effettuata da controllori indipendenti, dell'attività oggetto di valutazione. Tali controllori possono far parte della stessa organizzazione a condizione di essere gestiti separatamente dal personale che svolge l'attività oggetto di valutazione.

#### *Articolo 50*

### **Procedure di notifica**

1. Per ciascun servizio tecnico che hanno designato, gli Stati membri notificano alla Commissione quanto segue:
  - a) il nome del servizio tecnico;

- b) l'indirizzo (anche elettronico);
  - c) il nominativo delle persone responsabili;
  - d) la categoria di attività; e
  - e) eventuali modifiche relative alla designazione di cui all'articolo 47.
2. Un servizio tecnico può svolgere le attività di cui all'articolo 47, paragrafo 1, per conto dell'autorità di omologazione designante solo se il servizio tecnico è stato notificato in precedenza alla Commissione conformemente al paragrafo 1 del presente articolo.
3. Lo stesso servizio tecnico può essere designato da più autorità di omologazione designanti e notificato dagli Stati membri di tali autorità di omologazione designanti indipendentemente dalla categoria o dalle categorie di attività che deve svolgere ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 1.
4. Se un'organizzazione specifica o un organismo competente che svolgono un'attività non rientrante nell'articolo 47, paragrafo 1, devono essere designati in esecuzione di un atto delegato, gli Stati membri interessati lo notificano alla Commissione a norma del presente articolo.
5. La Commissione pubblica sul proprio sito internet un elenco e gli estremi dei servizi tecnici che sono stati oggetto di una notifica a norma del presente articolo.

#### Articolo 51

##### **Modifiche delle designazioni**

1. Qualora accerti o sia portato alla sua attenzione che un servizio tecnico da essa designato non soddisfa più le prescrizioni stabilite dal presente regolamento o non adempie ai suoi obblighi, l'autorità di omologazione designante, a seconda dei casi, limita, sospende o revoca la designazione in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni o dell'inadempimento di tali obblighi.

Lo Stato membro che ha effettuato la notifica di tale servizio tecnico a norma dell'articolo 50, paragrafo 1, informa immediatamente la Commissione di tale limitazione, sospensione o revoca.

La Commissione modifica di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 50, paragrafo 5.

2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della designazione di cui al paragrafo 1, ovvero di cessazione dell'attività del servizio tecnico, l'autorità di omologazione designante adotta i provvedimenti necessari a garantire che le pratiche di tale servizio tecnico siano evase da un altro servizio tecnico o siano messe a disposizione dell'autorità di omologazione designante o dell'autorità di vigilanza del mercato, su richiesta di queste ultime.

#### Articolo 52

##### **Contestazione della competenza dei servizi tecnici**

1. La Commissione indaga su tutti i casi che ritiene dubbi, o che siano portati alla sua attenzione in quanto tali, per quanto attiene alla competenza di un servizio tecnico, al costante rispetto, da parte dello stesso, delle prescrizioni applicabili o all'adempimento continuo delle responsabilità che gli competono.

2. Lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante, su richiesta, fornisce alla Commissione tutte le informazioni relative al fondamento della designazione o del mantenimento della designazione del servizio tecnico in questione.

3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle sue indagini.

4. Qualora accerti che un servizio tecnico non rispetta o non rispetta più le prescrizioni per la sua designazione, la Commissione ne informa di conseguenza lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante al fine di definire, in collaborazione con detto Stato membro, le misure correttive necessarie e chiede che detto Stato membro adotti tali misure correttive, inclusa, se del caso, la revoca della designazione.

#### Articolo 53

##### **Obblighi operativi dei servizi tecnici**

1. I servizi tecnici svolgono le categorie di attività per le quali sono stati designati per conto dell'autorità di omologazione designante e secondo le procedure di valutazione e di prova di cui al presente regolamento e conformemente ai suoi atti delegati e di esecuzione.

A meno che siano permesse procedure alternative, i servizi tecnici esercitano la supervisione o effettuano essi stessi le prove richieste per un'omologazione UE o le ispezioni indicate nel presente regolamento o in uno dei suoi atti delegati o di esecuzione.

I servizi tecnici non effettuano prove, valutazioni o ispezioni per le quali non siano stati designati.

2. In ogni momento, i servizi tecnici:

- a) consentono all'autorità di omologazione che li ha designati di osservarli mentre svolgono le loro valutazioni, se ritenuto appropriato da tale autorità; e
- b) fatti salvi l'articolo 45, paragrafo 9, e l'articolo 54, forniscono all'autorità di omologazione che li ha designati le informazioni che possano essere richieste sulle categorie di attività che svolgono e che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

3. Se constata che le prescrizioni stabilite dal presente regolamento non sono state soddisfatte da un costruttore, il servizio tecnico lo comunica all'autorità di omologazione designante che a sua volta impone al costruttore l'obbligo di adottare le opportune misure correttive.

L'autorità di omologazione designante non rilascia alcuna scheda di omologazione UE fintanto che il costruttore non abbia adottato le opportune misure correttive in misura soddisfacente per tale autorità di omologazione.

4. Qualora nel corso del controllo della conformità della produzione, dopo il rilascio di una scheda di omologazione UE, un servizio tecnico che agisce per conto dell'autorità di omologazione designante riscontri che un tipo di motore o una famiglia di motori non sono più conformi al presente regolamento, lo comunica all'autorità di omologazione designante.

L'autorità di omologazione adotta le opportune misure come previsto all'articolo 26.

#### Articolo 54

##### **Obblighi di informazione dei servizi tecnici**

1. I servizi tecnici informano l'autorità di omologazione che li ha designati in merito:

- a) ai casi di non conformità suscettibile di comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o la revoca di un'omologazione UE;
- b) alle circostanze che influiscano sulla portata o sulle condizioni della loro designazione;
- c) alle richieste di informazioni da parte delle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle proprie attività.

2. Su richiesta dell'autorità di omologazione che li ha designati, i servizi tecnici forniscono informazioni sulle attività rientranti nell'ambito della loro designazione e su qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

## CAPO XIII

## ATTI DELEGATI E ATTI DI ESECUZIONE

## Articolo 55

**Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 2, all'articolo 24, paragrafo 11, all'articolo 25, paragrafo 4, all'articolo 26, paragrafo 6, all'articolo 34, paragrafo 9, all'articolo 42, paragrafo 4, all'articolo 43, paragrafo 5 e all'articolo 48, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 6 ottobre 2016.
3. La delega di potere di cui all'articolo 19, paragrafo 2, all'articolo 24, paragrafo 11, all'articolo 25, paragrafo 4, all'articolo 26, paragrafo 6, all'articolo 34, paragrafo 9, all'articolo 42, paragrafo 4, all'articolo 43, paragrafo 5 e all'articolo 48, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 «Legiferare meglio».
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, dell'articolo 24, paragrafo 11, dell'articolo 25, paragrafo 4, dell'articolo 26, paragrafo 6, dell'articolo 34, paragrafo 9, dell'articolo 42, paragrafo 4, dell'articolo 43, paragrafo 5 e dell'articolo 48, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

## Articolo 56

**Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal «Comitato tecnico — Veicoli a motore» (CTVM) istituito dall'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

## CAPO XIV

## DISPOSIZIONI FINALI

## Articolo 57

**Sanzioni**

1. Gli Stati membri istituiscono sanzioni in caso di violazioni del presente regolamento e degli atti delegati o degli atti di esecuzione sono adottati a norma del presente regolamento da parte di operatori economici o di OEM. Le sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive.



Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro il 7 ottobre 2018 e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguardi.

Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire l'applicazione di tali sanzioni.

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:

- a) il rilascio di dichiarazioni false, in particolare durante le procedure di omologazione UE, le procedure in caso di richiamo o le procedure connesse a deroghe;
- b) la falsificazione dei risultati delle prove riguardo a un'omologazione UE o al monitoraggio dei motori in servizio;
- c) la mancata comunicazione di dati o di specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o la revoca dell'omologazione UE;
- d) l'impiego di strategie di manomissione;
- e) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni;
- f) l'immissione sul mercato di motori soggetti a omologazione UE privi di tale omologazione UE oppure la falsificazione di documenti o di marcature regolamentari a tale scopo;
- g) l'immissione sul mercato di motori di transizione e di macchine mobili non stradali su cui tali motori sono installati in violazione delle disposizioni sulle deroghe;
- h) la violazione delle restrizioni di cui all'articolo 35, paragrafi 3 e 4;
- i) l'immissione sul mercato di un motore modificato in modo che non sia più conforme alle specifiche della sua omologazione UE;
- j) l'installazione di un motore su una macchina mobile non stradale per un utilizzo diverso da quello esclusivo stabilito all'articolo 4;
- k) l'immissione sul mercato di un motore per uso speciale a norma dell'articolo 34, paragrafo 5 o 6, per l'utilizzo in una macchina mobile non stradale diversa da quella prevista da tali paragrafi;
- l) l'immissione sul mercato di un motore a norma dell'articolo 34, paragrafo 7 o 8, e dell'articolo 58, paragrafo 9, 10 o 11, per l'utilizzo in una macchina diversa da quella prevista da tali paragrafi;
- m) l'immissione sul mercato di macchine mobili non stradali su cui sono installati motori soggetti a omologazione UE in conformità del presente regolamento privi di tale omologazione;
- n) l'immissione sul mercato macchine mobili non stradali in violazione di una restrizione relativa alle macchine mobili non stradali di cui all'articolo 34, paragrafo 8.

#### *Articolo 58*

#### **Disposizioni transitorie**

1. Fatti salvi i capi II e III, il presente regolamento non invalida, prima delle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, alcuna omologazione UE o deroga.
2. Le autorità di omologazione possono, conformemente alla pertinente legislazione applicabile in data 5 ottobre 2016, continuare a rilasciare omologazioni UE fino alle date obbligatorie per l'omologazione UE di motori di cui all'allegato III e continuare a concedere deroghe conformemente a tale legislazione fino alle date obbligatorie per l'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.

Gli Stati membri possono, conformemente alla pertinente legislazione applicabile in data 5 ottobre 2016, continuare ad autorizzare l'immissione sul mercato di motori fino alle date obbligatorie per l'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III

3. In deroga al presente regolamento, i motori che hanno ottenuto un'omologazione UE ai sensi della pertinente normativa applicabile il 5 ottobre 2016 o che soddisfano i requisiti stabiliti dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) e adottati come CCNR Fase II, nell'ambito della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, possono continuare a essere immessi sul mercato fino alle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.

In tali casi, le autorità nazionali non vietano, limitano o impediscono l'immissione sul mercato di motori conformi al tipo omologato.

4. I motori che il 5 ottobre 2016 non rientravano nell'ambito di applicazione della direttiva 97/68/CE possono continuare a essere immessi sul mercato sulla base della normativa nazionale vigente, se esistente, fino alle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.

5. Fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 3, l'articolo 18, paragrafo 2, e, se del caso, la direttiva 2008/57/CE e il regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione <sup>(1)</sup>, i motori di transizione e, se del caso, le macchine mobili non stradali su cui sono installati motori di transizione possono continuare a essere immessi sul mercato durante il periodo di transizione purché la macchina su cui è installato il motore di transizione abbia una data di fabbricazione non più tardi di 18 mesi successivi all'inizio del periodo di transizione.

Per i motori della categoria NRE, gli Stati membri autorizzano la proroga del periodo di transizione e del periodo di 18 mesi di cui al primo comma di un ulteriore periodo di 12 mesi per gli OEM con una produzione totale annua inferiore a 100 unità di macchine mobili non stradali dotate di motori a combustione interna. Ai fini del calcolo di tale produzione totale annua, tutti gli OEM sotto il controllo della stessa persona fisica o giuridica sono considerati come un singolo OEM.

Per i motori della categoria NRE utilizzati in gru mobili il periodo di transizione e il periodo di 18 mesi di cui al primo comma sono prorogati di 12 mesi.

Per i motori della categoria NRS con una potenza inferiore a 19 kW utilizzati negli spazzaneve il periodo di transizione e il periodo di 18 mesi di cui al primo comma sono prorogati di 24 mesi.

6. Fatto salvo il paragrafo 5 del presente articolo, i motori di transizione soddisfano almeno una delle seguenti prescrizioni:

- a) sono conformi ai tipi di motore o alle famiglie di motori la cui omologazione UE non è più valida ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 2, lettera a) e, alle date di produzione dei motori, sono provvisti di un'omologazione UE valida che ottempera ai più recenti limiti di emissione applicabili definiti nella legislazione pertinente applicabile il 5 ottobre 2016;
- b) rientrano in una fascia di potenza che il 5 ottobre 2016 non era soggetta a omologazione relativamente all'emissione di inquinanti a livello dell'Unione; oppure
- c) sono utilizzati o destinati a essere utilizzati in un'applicazione che il 5 ottobre 2016 non era soggetta a omologazione relativamente all'emissione di inquinanti a livello dell'Unione.

7. Il periodo di immissione sul mercato dei motori di transizione è limitato a:

- a) 24 mesi a decorrere dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, primo comma;
- b) 36 mesi a decorrere dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, secondo e terzo comma;
- c) 48 mesi dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, quarto comma.

8. I costruttori si assicurano che i motori di transizione immessi sul mercato durante il periodo di transizione siano conformi alla marcatura di cui all'articolo 32, paragrafo 2, lettera d).

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GUL 356 del 12.12.2014, pag. 228).

9. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 18, paragrafo 2 e all'articolo 22, gli Stati membri possono autorizzare, per un periodo che termini entro il 17 settembre 2026, l'immissione sul mercato di motori della categoria RLL con una potenza massima netta superiore a 2 000 kW non conformi ai limiti di emissione stabiliti nell'allegato II destinati all'installazione su locomotive utilizzate esclusivamente su una rete ferroviaria a scartamento di 1 520 mm tecnicamente isolata. Durante tale periodo i motori immessi sul mercato sono come minimo conformi ai limiti di emissione cui i motori dovevano essere conformi per essere immessi sul mercato il 31 dicembre 2011. Le autorità di omologazione degli Stati membri rilasciano l'omologazione UE e autorizzano l'immissione sul mercato di tali motori.

10. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 18, paragrafo 2, gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato di motori di ricambio per un periodo non superiore a 15 anni a partire dalle date applicabili per l'immissione sul mercato dei motori della fase V di cui all'allegato III, a condizione che i motori appartengano a una categoria equivalente a NRS con una potenza di riferimento non inferiore a 19 kW o appartengano a una categoria equivalente a NRG, laddove il motore di ricambio e il motore di origine appartengano a una categoria di motori o a un intervallo di potenza che non era oggetto di omologazione a livello dell'Unione al 31 dicembre 2016.

11. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3 e all'articolo 18, paragrafo 2, gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato di motori di ricambio per un periodo non superiore a 20 anni a partire dalle date applicabili per l'immissione sul mercato dei motori della fase V di cui all'allegato III, a condizione che i motori:

- a) appartengano alla categoria NRE con una potenza di riferimento non inferiore a 19 kW e non superiore a 560 kW e siano conformi a una fase di emissione che è giunta a scadenza non prima di 20 anni dalla loro immissione sul mercato ed è rigorosa almeno quanto i limiti di emissione originariamente imposti al motore da sostituire al momento dell'immissione sul mercato;
- b) appartengano a una categoria equivalente a NRE e con una potenza di riferimento superiore a 560 kW, laddove il motore di ricambio e il motore di origine appartengano a una categoria di motori o a un intervallo di potenza che non era oggetto di omologazione a livello dell'Unione al 31 dicembre 2016.

12. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento, per un periodo che termini non oltre il 17 settembre 2026, ai motori installati sulle macchine per la raccolta del cotone.

13. I costruttori si assicurano che i motori di ricambio siano conformi alla marcatura di cui all'articolo 32, paragrafo 2, lettera e).

#### *Articolo 59*

#### **Relazione**

1. Entro il 31 dicembre 2021 gli Stati membri informano la Commissione circa l'applicazione delle procedure di omologazione UE stabilite nel presente regolamento.

2. Entro il 31 dicembre 2022, sulla scorta delle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento.

#### *Articolo 60*

#### **Riesame**

1. Entro il 31 dicembre 2018, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in merito alla valutazione della possibilità di adottare misure armonizzate per l'installazione di dispositivi retrofit per il controllo delle emissioni nei motori delle macchine mobili non stradali già immesse sul mercato dell'Unione. Tale relazione comprende altresì misure tecniche e sistemi di incentivi finanziari quale mezzo per aiutare gli Stati membri a rispettare la legislazione dell'Unione in materia di qualità dell'aria, valutando possibili azioni contro l'inquinamento atmosferico nelle aree densamente popolate e con il pieno rispetto delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

2. Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente:

- a) la valutazione della potenziale ulteriore riduzione delle emissioni inquinanti sulla base delle tecnologie disponibili e di un'analisi costi-benefici.

In particolare, per i motori delle categorie IWP e IWA, la valutazione della fattibilità tecnologica ed economica di:

- i) un'ulteriore riduzione del valore limite di emissione per le emissioni di PN e NO<sub>x</sub>;
  - ii) un'ulteriore riduzione del fattore A per i motori alimentati interamente o parzialmente a gas nel quadro di un funzionamento a impatto climatico zero rispetto ai motori alimentati a diesel; e
  - iii) dell'aggiunta di valori limite di PN per le categorie di motori per le quali non sono stati stabiliti i valori nell'allegato II del presente regolamento;
- b) l'individuazione di tipi di inquinanti potenzialmente pertinenti che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
3. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente l'uso delle disposizioni di deroga di cui all'articolo 34, paragrafi 4 e 5, e il monitoraggio dei risultati delle prove di emissione di cui all'articolo 19 e le relative conclusioni.

Inoltre, la relazione valuta le prove necessarie per l'omologazione UE di cui agli articoli 24 e 25, con un'attenzione particolare alla misura in cui tali prove corrispondono alle reali condizioni operative del motore e valuta altresì la fattibilità dell'introduzione di prove per le emissioni di particolato inquinante nell'ambito delle prove in servizio di cui all'articolo 19.

4. Le relazioni di cui ai paragrafi 2 e 3:

- a) si basano sulla consultazione con le parti interessate;
- b) tengono conto delle vigenti norme dell'Unione e internazionali in materia, e
- c) sono corredate, se del caso, di proposte legislative.

#### Articolo 61

### Modifica della direttiva 97/68/CE

La direttiva 97/68/CE è modificata come segue:

- 1) all'articolo 9, paragrafo 4 bis, sono aggiunti i comma seguenti:

«In deroga al primo comma, gli Stati membri possono autorizzare, su richiesta da parte di un OEM, l'immissione sul mercato di motori conformi ai valori limite di emissione della fase IIIA, purché tali motori siano destinati a essere installati su una macchina mobile non stradale da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva, secondo la definizione contenuta nell'articolo 2, punto 5), della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

I costruttori forniscono all'autorità di omologazione le debite prove che i motori sono installati esclusivamente su macchine mobili non stradali certificate come conformi a tali prescrizioni. Una marcatura con la dicitura "motore per uso limitato in macchina prodotta da", seguita dal nome dell'OEM e dal riferimento unico alla deroga associata, deve essere apposta su ciascuno di tali motori, accanto alla marcatura regolamentare del motore di cui all'allegato I, sezione 3.

In deroga al primo comma, gli Stati membri possono rilasciare l'omologazione UE e autorizzare l'immissione sul mercato di motori della categoria RLL con una potenza massima netta superiore a 2 000 kW non conformi ai limiti di emissione stabiliti nell'allegato II destinati all'installazione su locomotive utilizzate esclusivamente su una rete ferroviaria a scartamento di 1 520 mm tecnicamente isolata. Tali motori sono come minimo conformi ai limiti di emissione cui i motori dovevano essere conformi per essere immessi sul mercato il 31 dicembre 2011.

(\*) Direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 309).»;

2) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

«8. Gli Stati membri possono decidere di non applicare la presente direttiva ai motori installati sulle macchine per la raccolta del cotone.».

#### Articolo 62

### Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

Nell'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 è aggiunto il punto seguente:

«9. Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e che modifica e abroga la direttiva 97/68/CE (\*): Articolo 44.

(\*) GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53.»

#### Articolo 63

### Modifica del regolamento (UE) n. 167/2013

L'articolo 19 del regolamento (UE) n. 167/2013 è così modificato:

1) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Si applicano le disposizioni sulle categorie di motori, i limiti di emissione dei gas di scarico, i cicli di prova, i periodi di durabilità delle emissioni, sul monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio, sui requisiti relativi al monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio, e sull'esecuzione delle misurazioni e delle prove, nonché le disposizioni transitorie e le disposizioni che consentono la rapida omologazione UE e immissione sul mercato di motori della fase V stabilite per le macchine mobili non stradali nel regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) e sugli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.

Ai fini dell'immissione sul mercato, dell'immatricolazione ovvero della messa in circolazione di trattori delle categorie T2, T4.1 e C2, i motori nell'intervallo di potenza tra 56 e 130 kW conformi ai requisiti della fase IIIB sono considerati motori di transizione quali definiti all'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2016/1628.

(\*) Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013, e che modifica e abroga la direttiva 97/68/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53).»;

2) al paragrafo 6 è aggiunto il seguente comma:

«In deroga al principio di cui al secondo comma, alla Commissione è conferito il potere di modificare, entro il 31 dicembre 2016, il regolamento delegato (UE) 2015/96 della Commissione (\*), affinché:

- a) ai fini dell'omologazione UE per i trattori delle categorie T2, T4.1 e C2, il periodo del posticipo di cui all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento delegato (UE) 2015/96 sia di quattro anni; e
- b) nell'ambito del regime di flessibilità di cui all'articolo 14 del regolamento delegato (UE) 2015/96, la flessibilità consentita ai sensi del punto 1.1.1 dell'allegato V di detto regolamento delegato sia aumentata al 150 % per i trattori delle categorie T2, T4.1 e C2.

(\*) Regolamento delegato (UE) 2015/96 della Commissione, del 1° ottobre 2014, che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali (GU L 16 del 23.1.2015, pag. 1).».

*Articolo 64***Abrogazione**

1. Fatto salvo l'articolo 58, paragrafi da 1 a 4, del presente regolamento la direttiva 97/68/CE è abrogata con effetto dal 1° gennaio 2017.
2. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti al presente regolamento.

*Articolo 65***Entrata in vigore e applicazione**

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal 1° gennaio 2017, a eccezione dell'articolo 61, che si applica a decorrere dal 6 ottobre 2016.

A decorrere dal 6 ottobre 2016 le autorità di omologazione non rifiutano di rilasciare l'omologazione UE a un nuovo tipo di motore o a una famiglia di motori né ne vietano l'immissione sul mercato se tale tipo di motore o famiglia di motori sono conformi ai capi II, III, IV e VIII nonché agli atti delegati e di esecuzione adottati ai sensi del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 14 settembre 2016

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

I. KORČOK

\_\_\_\_\_

## ALLEGATO I

## Definizione delle sottocategorie di motori di cui all'articolo 4

Tabella I-1: sottocategorie di motori della categoria NRE di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 1

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRE	accensione spontanea	variable	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Potenza massima netta
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	accensione spontanea	constant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Potenza nominale netta
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabella I-2: sottocategorie di motori della categoria NRG di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 2

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRG	tutti	variabile	$P > 560$	NRG-v-1	Potenza massima netta
		costante	$P > 560$	NRG-c-1	Potenza nominale netta

Tabella I-3: sottocategorie di motori della categoria NRSh di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 3

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRSh	accensione comandata	variabile o costante	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Potenza massima netta
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

Tabella I-4: sottocategorie di motori della categoria NRS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 4

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRS	accensione comandata	variabile, $\geq 3\ 600$ giri/min; o costante	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	Potenza massima netta
				$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	
		variabile $< 3\ 600$ giri/min		$80 \leq SV < 225$	NRS-vi-1a	
				$SV \geq 225$	NRS-vi-1b	
		variabile o costante	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1\ 000$	NRS-v-2a	Potenza massima netta
				$SV > 1\ 000$	NRS-v-2b	
	$30 \leq P < 56$	qualsiasi	NRS-v-3	Potenza massima netta		

Per i motori con potenza  $P < 19\text{kW}$  e cilindrata  $SV < 80\text{cm}^3$  installati su macchine diverse dalle macchine portatili, vanno utilizzati motori della categoria NRSh.

Tabella I-5: sottocategorie di motori della categoria IWP di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 5

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
IWP	tutti	variabile	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	Potenza massima netta
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$P \geq 300$	IWP-v-4	
		costante	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	Potenza nominale netta
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$P \geq 300$	IWP-c-4	

Tabella I-6: sottocategorie di motori della categoria IWA di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 6

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
IWA	tutti	variabile	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Potenza massima netta
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	



Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
		costante	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Potenza nominale netta
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabella I-7: sottocategorie di motori della categoria RLL di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 7

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
RLL	tutti	variabile	$P > 0$	RLL-v-1	Potenza massima netta
		costante	$P > 0$	RLL-c-1	Potenza nominale netta

Tabella I-8: sottocategorie di motori della categoria RLR di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 8

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
RLR	tutti	variabile	$P > 0$	RLR-v-1	Potenza massima netta
		costante	$P > 0$	RLR-c-1	Potenza nominale netta

Tabella I-9: sottocategorie di motori della categoria SMB di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 9

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
SMB	accensione comandata	variabile o costante	$P > 0$	SMB-v-1	Potenza massima netta

Tabella I-10: sottocategorie di motori della categoria ATS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 10

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
ATS	accensione comandata	variabile o costante	$P > 0$	ATS-v-1	Potenza massima netta

## ALLEGATO II

## Limiti di emissione dei gas di scarico di cui all'articolo 18, paragrafo 2

Tabella II-1: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRE di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 1

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	accensione spontanea	8,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 7,50)		0,40 <sup>(1)</sup>	—	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	accensione spontanea	6,60	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 7,50)		0,40	—	1,10
Fase V	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	accensione spontanea	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Fase V	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	accensione spontanea	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	tutti	5,00	0,19	0,40	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P < 560	tutti	3,50	0,19	0,40	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	tutti	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

<sup>(1)</sup> 0,6 per motori a iniezione diretta, raffreddati ad aria, con avviamento a mano.

Tabella II-2: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRG di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 2

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	tutti	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tabella II-3: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRSh di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 3

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	accensione comandata	805	50
Fase V	NRSh-v-1b			603	72

Tabella II-4: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 4

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	accensione comandata	610	10
Fase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Fase V	NRS-v-2a	19 ≤ P < 30		610	8
Fase V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(\*) Facoltativamente, in alternativa, qualsiasi combinazione di valori che soddisfi l'equazione  $(HC+NO_x) \times CO^{0.784} \leq 8,57$  nonché le seguenti condizioni:  $CO \leq 20,6$  g/kWh e  $(HC + NO_x) \leq 2,7$  g/kWh.

Tabella II-5: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria IWP di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 5

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	tutti	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Fase V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	tutti	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Fase V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	tutti	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	tutti	3,50	0,19	1,80	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	6,00

Tabella II-6: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria IWA di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 6

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	tutti	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Fase V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	tutti	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 5,40)		0,14	—	6,00

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	tutti	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	tutti	3,50	0,19	1,80	0,015	$1 \times 10^{12}$	6,00

Tabella II-7: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria RLL di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 7

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLL-c-1 RLL-v-1	$P > 0$	tutti	3,50	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Tabella II-8: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria RLR di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 8

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLR-c-1 RLR-v-1	$P > 0$	tutti	3,50	0,19	2,00	0,015	$1 \times 10^{12}$	6,00

Tabella II-9: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria SMB di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 9

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	NO <sub>x</sub>	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Fase V	SMB-v-1	$P > 0$	accensione comandata	275	—	75

Tabella II-10: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria ATS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 10

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione del motore	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	ATS-v-1	$P > 0$	accensione comandata	400	8

**Disposizioni specifiche sui limiti totali degli idrocarburi (HC) per motori alimentati interamente o parzialmente a gas**

1. Per le sottocategorie per le quali è definito un fattore A, il limite di HC per i motori alimentati interamente o parzialmente a gas indicato nelle tabelle da II-1 a II-10 è sostituito da un limite calcolato con la seguente formula:

$$HC = 0,19 + (1,5 \times A \times GER)$$

in cui GER è l'indice energetico medio del gas durante il ciclo di prova appropriato. Qualora si applichi un ciclo di prova sia in regime stazionario sia in regime transitorio, il GER è determinato dal ciclo di prova transitorio con avviamento a caldo. Nel caso in cui si applichi più di un ciclo di prova in regime stazionario, il GER deve essere determinato singolarmente per ciascun ciclo.

Se il limite calcolato per HC supera il valore di  $0,19 + A$ , il limite per HC è fissato a  $0,19 + A$ .

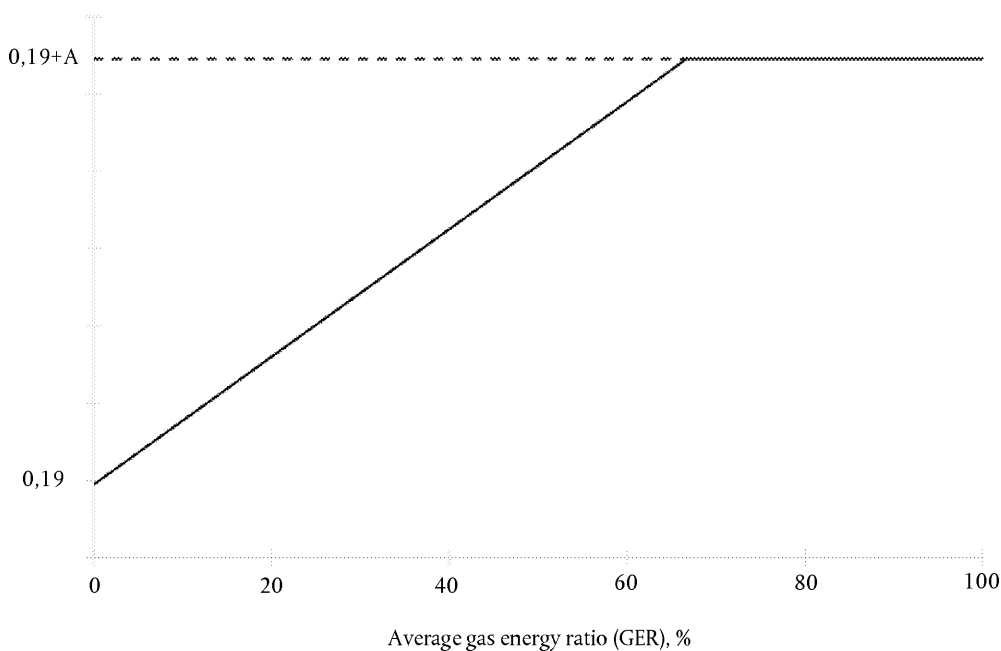


Figura 1. Diagramma che mostra il limite di emissioni di HC in funzione del GER

2. Per le sottocategorie con un limite combinato di HC e  $NO_x$ , il valore limite combinato per HC e  $NO_x$  è ridotto di  $0,19 \text{ g/kWh}$  e si applica esclusivamente agli  $NO_x$ .
3. Per i motori non alimentati a gas la formula non si applica.

## ALLEGATO III

**Calendario dell'applicazione del presente regolamento con riferimento alle omologazioni UE e all'immissione sul mercato**

Tabella III-1: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRE

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRE	accensione spontanea	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
	accensione spontanea	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	accensione spontanea	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	tutti	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1° gennaio 2019	1° gennaio 2020
		$130 \leq P < 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-2: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRG

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRG	tutti	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-3: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRSh

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRSh	accensione comandata	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-4: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRS

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRS	accensione comandata	$0 < P < 56$	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-5: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria IWP

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
IWP	tutti	$19 < P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1° gennaio 2019	1° gennaio 2020

Tabella III-6: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria IWA

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
IWA	tutti	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
		$P \geq 300$	IWA-c-4 IWA-c-4	1° gennaio 2019	1° gennaio 2020

Tabella III-7: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria RLL

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
RLL	tutti	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1° gennaio 2020	1° gennaio 2021

Tabella III-8: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria RLR

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
RLR	tutti	$P > 0$	RLR-v-1 RLR-c-1	1° gennaio 2020	1° gennaio 2021

Tabella III-9: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria SMB

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
SMB	accensione comandata	$P > 0$	SMB-v-1	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-10: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria ATS

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
ATS	accensione comandata	$P > 0$	ATS-v-1	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019



## ALLEGATO IV

## Cicli di prova in regime stazionario non stradali (NRSC)

Tabella IV-1: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRE

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRE	variabile	Motore a regime variabile con potenza di riferimento inferiore a 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 o C1
		Motore a regime variabile con potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW ma non superiore a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motore a regime variabile con potenza di riferimento superiore a 560 kW	NRE-v-7	C1
	costante	Motore a regime costante	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabella IV-2: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRG

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRG	variabile	Motore a regime variabile per gruppi elettrogeni	NRG-v-1	C1
	costante	Motore a regime costante per gruppi elettrogeni	NRG-c-1	D2

Tabella IV-3: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRSh

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRSh	variabile o costante	Motore con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, per l'utilizzo in macchine portatili	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tabella IV-1: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRE

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRS	variabile < 3 600 giri/min	Motore a regime variabile con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, destinato a funzionare a < 3 600 giri/min	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
	variabile, ≥ 3 600 giri/ min o co- stante	Motore a regime variabile con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, destinato a funzionare a ≥ 3 600 giri/min; motore a regime costante con potenza di riferimento non superiore a 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabile o co- stante	Motore con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2a	G2
		Motore con una potenza di riferimento superiore a 19 kW, diverso dai motori con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Tabella IV-5: cicli di prova NRSC per i motori della categoria IWP

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
IWP	variabile	Motore a regime variabile destinato alla propulsione che opera secondo una curva di potenza di elica a passo fisso	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	costante	Motore a regime costante destinato alla propulsione che opera con eliche a passo regolabile o accoppiate elettricamente	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tabella IV-6: cicli di prova NRSC per i motori della categoria IWA

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
IWA	variabile	Motore a regime variabile destinato ad applicazioni ausiliarie su navi della navigazione interna	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	costante	Motore a regime costante destinato ad applicazioni ausiliarie su navi della navigazione interna	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tabella IV-7: cicli di prova NRSC per i motori della categoria RLL

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
RLL	variabile	Motore a regime variabile destinato alla propulsione di locomotive	RLL-v-1	F
	costante	Motore a regime costante destinato alla propulsione di locomotive	RLL-c-1	D2

Tabella IV-8: cicli di prova NRSC per i motori della categoria RLR

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
RLR	variabile	Motore a regime variabile destinato alla propulsione di automotrici	RLR-v-1	C1
	costante	Motore a regime costante destinato alla propulsione di automotrici	RLR-c-1	D2

Tabella IV-9: cicli di prova NRSC per i motori della categoria SMB

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
SMB	variabile o costante	Motori destinati alla propulsione di motoslitte	SMB-v-1	H

Tabella IV-10: ciclo di prova NRSC per i motori della categoria ATS

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
ATS	variabile o costante	Motori destinati alla propulsione di veicoli fuoristrada o side-by-side	ATS-v-1	G1

**Cicli di prova transitori non stradali**

Tabella IV-11: ciclo di prova transitorio non stradale per i motori della categoria NRE

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	
NRE	variabile	Motore a regime variabile con una potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW ma non superiore a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabella IV-12: ciclo di prova transitorio non stradale per i motori della categoria NRS <sup>(1)</sup>

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	
NRS	variabile o costante	Motore con una potenza di riferimento superiore a 19 kW, diverso dai motori con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

<sup>(1)</sup> Applicabile esclusivamente per i motori con velocità massima di prova  $\leq 3\,400$  giri/min.

## ALLEGATO V

## Periodi di durabilità delle emissioni (EDP) di cui all'articolo 25, paragrafo 1

Tabella V-1: EDP per i motori della categoria NRE

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRE	accensione spontanea	variabile	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3 000
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	5 000
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8 000
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P < 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	accensione spontanea	costante	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3 000
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8 000
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P < 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabella V-2: EDP per i motori della categoria NRG

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRG	tutti	costante	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		variabile		NRG-c-1	

Tabella V-3: EDP per i motori della categoria NRSh

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRSh	accensione comandata	variabile o costante	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	50/125/300 <sup>(1)</sup>
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

<sup>(1)</sup> Le ore del periodo di durabilità delle emissioni corrispondono alle categorie EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 quali definite negli atti delegati adottati conformemente al presente regolamento.

Tabella V-4: EDP per i motori della categoria NRS

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRS	accensione comandata	variabile, $\geq 3\ 600$ giri/min o costante	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	125/250/500 <sup>(1)</sup>
		variabile $< 3\ 600$ giri/min			NRS-vi-1a	
		variabile, $\geq 3\ 600$ giri/min o costante		$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	250/500/1 000 <sup>(1)</sup>
		variabile $< 3\ 600$ giri/min			NRS-vi-1b	
		variabile o costante	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1\ 000$	NRS-v-2a	1 000
				$SV > 1\ 000$	NRS-v-2b	5 000
			$30 \leq P < 56$	qualsiasi	NRS-v-3	5 000

<sup>(1)</sup> Le ore del periodo di durabilità delle emissioni corrispondono alle categorie EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 quali definite negli atti delegati adottati conformemente al presente regolamento.

Tabella V-5: EDP per i motori della categoria IWP

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
IWP	tutti	variabile	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$P \geq 300$	IWP-v-4	
		costante	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$P \geq 300$	IWP-c-4	

Tabella V-6: EDP per i motori della categoria IWA

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
WA	tutti	variabile	$19 \leq P < 75$	IWA v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA -v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA -v-3	
			$P \geq 300$	IWA -v-4	

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
		costante	$19 \leq P < 75$	IWA -c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA -c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA -c-3	
			$P \geq 300$	IWA -c-4	

Tabella V-7: EDP per i motori della categoria RLL

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
RLL	tutti	variabile	$P > 0$	RLL-v-1	10 000
		costante	$P > 0$	RLL-c-1	

Tabella V-8: EDP per i motori della categoria RLR

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
RLR	tutti	variabile	$P > 0$	RLR-v-1	10 000
		costante	$P > 0$	RLR-c-1	

Tabella V-9: EDP per i motori della categoria SMB

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
SMB	accensione comandata	variabile o costante	$P > 0$	SMB-v-1	400 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> In alternativa, è consentito un periodo di durabilità delle emissioni di 8 000 km

Tabella V-10: EDP per i motori della categoria ATS

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
ATS	accensione comandata	variabile o costante	$P > 0$	ATS-v-1	500/1 000 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Le ore del periodo di durabilità delle emissioni corrispondono alle seguenti cilindrata totali:  $< 100 \text{ cm}^3 / \geq 100 \text{ cm}^3$ .

## ALLEGATO VI

## Valori limite di emissione dei motori per uso speciale (SPE) di cui all'articolo 34, paragrafo 5

Tabella VI-1: valori limite di emissione SPE per i motori della categoria NRE

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	accensione spontanea	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	accensione spontanea	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	accensione spontanea	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	accensione spontanea	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	tutti	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P < 560	tutti	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	tutti	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabella VI-2: valori limite di emissione SPE per i motori della categoria NRG

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1 NRG-v-1	P > 560	tutti	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabella VI-3: valori limite di emissione SPE per i motori della categoria RLL

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Massa del particolato	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	tutti	3,5	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,0)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	tutti	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW e SVC <sup>(1)</sup> > 5 litri	tutti	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

<sup>(1)</sup> Cilindrata per cilindro.

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2016/1629 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 settembre 2016

**che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> stabilisce condizioni armonizzate per il rilascio di certificati tecnici per le navi adibite alla navigazione interna su tutte le vie navigabili interne dell'Unione.
- (2) I requisiti tecnici per le navi che navigano sul Reno sono stabiliti dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR).
- (3) I requisiti tecnici di cui agli allegati della direttiva 2006/87/CE comprendono gran parte delle disposizioni previste dal regolamento di visita delle navi del Reno, nella versione approvata nel 2004 dalla CCNR. Le condizioni e i requisiti tecnici applicabili al rilascio di certificati per la navigazione interna ai sensi dell'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno sono aggiornati periodicamente e riflettono i più recenti sviluppi tecnologici.
- (4) Data la diversità dei quadri giuridici e dei calendari per le procedure decisionali, è difficile mantenere l'equivalenza tra i certificati dell'Unione per la navigazione interna rilasciati a norma della direttiva 2006/87/CE e i certificati rilasciati a norma dell'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Ne consegue una mancanza di certezza del diritto che ha un impatto potenzialmente negativo sulla sicurezza della navigazione.
- (5) Per conseguire l'armonizzazione a livello dell'Unione ed evitare distorsioni della concorrenza e livelli diversi di sicurezza, è opportuno applicare e aggiornare regolarmente gli stessi requisiti tecnici per tutte le vie navigabili interne dell'Unione.

<sup>(1)</sup> GU C 177 dell'11.6.2014, pag. 58.

<sup>(2)</sup> GU C 126 del 26.4.2014, pag. 48.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 15 aprile 2014 [(GU ...)](non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)] e posizione del Consiglio in prima lettura del 16 giugno 2016 [(GU ...)](non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)]. Posizione del Parlamento europeo del 14 settembre 2016.

<sup>(4)</sup> Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio (GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1).



- (6) Poiché la CCNR ha acquisito competenze significative nello sviluppo e nell'aggiornamento dei requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, tali competenze dovrebbero essere pienamente utilizzate a beneficio delle vie navigabili interne dell'Unione. Un Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI), che opera sotto gli auspici della CCNR e aperto a esperti di tutti gli Stati membri, è responsabile per l'elaborazione di norme tecniche nel settore della navigazione interna alle quali l'Unione dovrebbe fare riferimento.
- (7) I certificati dell'Unione per la navigazione interna, attestanti la piena conformità delle unità navali ai requisiti tecnici, dovrebbero essere validi in tutte le vie navigabili interne dell'Unione.
- (8) È opportuno armonizzare maggiormente le condizioni per il rilascio da parte degli Stati membri di certificati supplementari dell'Unione per la navigazione interna per attività nelle vie navigabili delle zone 1 e 2 (estuari) e della zona 4.
- (9) Per ragioni di sicurezza, è opportuno che le norme siano armonizzate a un livello elevato e in modo tale da non ridurre i livelli di sicurezza sulle vie navigabili interne dell'Unione. Tuttavia, è opportuno autorizzare gli Stati membri, previa consultazione della Commissione, a stabilire disposizioni specifiche in materia di requisiti tecnici supplementari o ridotti per talune zone, a condizione che tali misure siano limitate alle materie specifiche di cui agli allegati III e IV.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di derogare alla presente direttiva in alcuni casi riguardanti le vie navigabili che non sono collegate alle vie navigabili interne di altri Stati membri o unità navali che operano esclusivamente su una rete navigabile nazionale, mantenendo al contempo un adeguato livello di sicurezza. Qualora tali deroghe riguardino tutte le unità navali che navigano in uno Stato membro, sarebbe sproporzionato e inutile imporre a tale Stato membro di recepire tutti gli obblighi stabiliti dalla presente direttiva. Gli Stati membri non possono rilasciare certificati dell'Unione per la navigazione interna a meno che non abbiano recepito i pertinenti obblighi derivanti dalla presente direttiva.
- (11) Dovrebbero essere possibili deroghe alla presente direttiva e il riconoscimento delle equivalenze per unità navali specifiche, al fine di seguire approcci alternativi, promuovere l'innovazione o evitare costi irragionevoli, a condizione che, a seconda delle circostanze, sia garantito un livello di sicurezza equivalente o adeguato. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva con riguardo a tali deroghe e riconoscimenti di equivalenze. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di fare riferimento alle raccomandazioni del CESNI per quanto riguarda tali deroghe e riconoscimenti di equivalenze. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (12) Per ragioni di efficienza amministrativa, tecnica ed economica, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di designare autorità competenti responsabili al fine di garantire la conformità alla presente direttiva e la sua corretta applicazione conformemente alle prassi nazionali.
- (13) È opportuno rilasciare un certificato dell'Unione per la navigazione interna alle unità navali che superino un'ispezione tecnica effettuata prima della loro messa in servizio. Tale ispezione tecnica dovrebbe essere atta a verificare la conformità dell'unità navale ai requisiti tecnici di cui alla presente direttiva. È opportuno che le autorità competenti degli Stati membri siano abilitate a verificare in qualsiasi momento tale conformità e la presenza a bordo di un certificato per la navigazione interna in corso di validità.
- (14) È opportuno, entro certi limiti temporali e a seconda della categoria di unità navali interessate, stabilire caso per caso il periodo di validità dei certificati dell'Unione per la navigazione interna.
- (15) Al fine di mantenere un livello elevato di sicurezza nella navigazione interna, è necessario stabilire, entro certi limiti, disposizioni specifiche relative alla sostituzione, al rinnovo, alla proroga di validità e al rilascio dei certificati dell'Unione per la navigazione interna.
- (16) Per assicurare che la presente direttiva sia attuata in modo efficiente, è opportuno inserire informazioni relative alle unità navali delle vie navigabili interne nella banca dati europea degli scafi (*European Hull Data Base* — EHDB) perché possano essere utilizzate dalle autorità competenti. L'EHDB dovrebbe in particolare mettere a disposizione un'opzione per verificare lo storico di eventuali richieste pendenti di certificati nonché informazioni su tutti i certificati in corso di validità già rilasciati per l'unità navale in questione. La Commissione dovrebbe tenere e adeguare l'EHDB affinché si adatti pienamente alle esigenze di applicazione della presente direttiva.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (17) È opportuno che le misure di cui alla direttiva 2009/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> rimangano in vigore per le navi non contemplate dalla presente direttiva.
- (18) Per migliorare la chiarezza della legislazione dell'Unione, l'ambito di applicazione della direttiva 2009/100/CE dovrebbe essere adeguato per tener conto della complementarità della presente direttiva e degli sviluppi in relazione agli accordi internazionali. È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2009/100/CE.
- (19) È opportuno applicare un regime transitorio per le unità navali in servizio non ancora munite di certificato dell'Unione per la navigazione interna quando sono sottoposte alla prima ispezione tecnica conformemente ai requisiti tecnici riveduti stabiliti dalla presente direttiva.
- (20) Ai fini di una migliore regolamentazione e semplificazione, è opportuno che la presente direttiva faccia riferimento alle norme internazionali, senza costituire un loro doppiante nel quadro giuridico dell'Unione.
- (21) Il CESNI è stato istituito per facilitare l'armonizzazione delle norme tecniche applicate nel settore della navigazione interna in Europa. Per garantire un livello elevato di sicurezza ed efficienza nella navigazione interna, mantenere l'equivalenza dei certificati per la navigazione interna e tenere conto del progresso scientifico e tecnologico e di altri sviluppi del settore, è opportuno tenere aggiornato il riferimento alla norma europea che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna (norma ES-TRIN), di cui alla presente direttiva. Pertanto, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo all'aggiornamento del riferimento alla versione più recente della norma ES-TRIN e alla determinazione della sua data di applicazione.
- (22) Ove debitamente giustificato da un'analisi adeguata e in assenza di pertinenti e aggiornate norme internazionali al fine di assicurare la sicurezza della navigazione, o nel caso in cui modifiche nel processo decisionale del CESNI comprometterebbero gli interessi dell'Unione, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica dell'allegato II della presente direttiva, al fine di tutelare gli interessi dell'Unione, mediante la previsione dei requisiti tecnici appropriati.
- (23) Per modificare o integrare alcuni elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica della classificazione delle vie navigabili; all'ulteriore specificazione dei dati da inserire nell'EHDB, alle tipologie di accesso alla stessa nonché alle istruzioni relative all'utilizzo e al funzionamento di tale banca dati; all'aggiornamento dei requisiti tecnici minimi delle unità navali delle vie navigabili interne, e alla modifica degli allegati III e IV per tener conto dei progressi scientifici e tecnici, all'allegato V per aggiornarne e semplificarne le disposizioni procedurali, e all'allegato VI per modificare i criteri per il riconoscimento delle società di classificazione onde garantire la sicurezza della navigazione, nonché alla modifica dei riferimenti agli allegati II e V contenuti nella presente direttiva, resa eventualmente necessaria dall'adozione di atti delegati.
- (24) Nell'adottare atti delegati è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (25) Al fine di poter seguire approcci alternativi, promuovere l'innovazione, evitare costi irragionevoli, prevedere procedure efficienti per il rilascio dei certificati o tenere conto di circostanze regionali, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione riguardo all'autorizzazione di talune deroghe ai requisiti tecnici per unità navali specifiche, al riconoscimento delle società di classificazione e all'approvazione di requisiti tecnici supplementari o ridotti per le navi operanti in alcune zone non collegate alle vie navigabili interne di un altro Stato membro. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2009/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, sul reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità rilasciati per le navi della navigazione interna (GU L 259 del 2.10.2009, pag. 8).

<sup>(2)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (26) Al fine di assicurare un quadro adeguato per il coordinamento e la cooperazione con le organizzazioni internazionali competenti per la navigazione interna, in particolare la CCNR, nonché lo sviluppo di norme tecniche uniformi per la navigazione interna a cui l'Unione e le organizzazioni internazionali possano fare riferimento, la presente direttiva dovrebbe essere soggetta a riesame, specialmente per quanto riguarda l'efficacia delle misure che introduce e i meccanismi di cooperazione con le organizzazioni internazionali competenti per la navigazione interna, così da pervenire a un corpus unico e uniforme di norme tecniche.
- (27) Danimarca, Estonia, Irlanda, Grecia, Spagna, Cipro, Lettonia, Malta, Portogallo, Slovenia e Finlandia, non hanno vie navigabili interne oppure la navigazione interna non viene utilizzata in misura significativa. L'obbligo di recepire e attuare la presente direttiva sarebbe pertanto sproporzionato e superfluo per detti Stati membri.
- (28) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire stabilire i requisiti tecnici necessari a garantire la sicurezza delle unità navali in navigazione sulle vie navigabili interne dell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata ed effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (29) È opportuno pertanto abrogare la direttiva 2006/87/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO 1

**AMBITO DI APPLICAZIONE, DEFINIZIONI E ZONE DI VIE NAVIGABILI**

*Articolo 1*

**Oggetto**

La presente direttiva stabilisce:

- a) i requisiti tecnici necessari ad assicurare la sicurezza delle unità navali in navigazione sulle vie navigabili interne di cui all'articolo 4; e
- b) la classificazione di tali vie navigabili interne.

*Articolo 2*

**Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica alle seguenti unità navali:
  - a) navi di lunghezza (L) pari o superiore a 20 metri;
  - b) navi per le quali il prodotto fra lunghezza (L), larghezza (B) e immersione (T) è pari o superiore in volume a 100 metri cubi;
  - c) rimorchiatori e spintori destinati a rimorchiare o a spingere oppure alla propulsione in formazione di coppia delle unità navali di cui alle lettere a) e b) o dei galleggianti speciali;
  - d) navi da passeggeri;
  - e) galleggianti speciali.

2. La presente direttiva non si applica:
- a) alle navi traghetto;
  - b) alle navi da guerra;
  - c) alle navi adibite alla navigazione marittima, compresi i rimorchiatori e gli spintori, che:
    - i) navigano o si trovano nelle acque soggette a formazione di marea; oppure
    - ii) navigano temporaneamente sulle vie navigabili interne,

purché provviste almeno di:

- un certificato attestante la conformità alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 o un certificato equivalente; un certificato attestante la conformità alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 o uno strumento equivalente e un certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (IOPP) che attesti la conformità alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) del 1973/78,
- nel caso di navi adibite alla navigazione marittima cui non si applicano la SOLAS, la convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 o la MARPOL, i certificati pertinenti e le marche di bordo libere prescritte dal diritto dei relativi Stati di bandiera,
- per le navi passeggeri cui non si applica alcuna delle convenzioni di cui al primo trattino, un certificato sulle disposizioni e norme di sicurezza rilasciato in conformità della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, oppure
- per le imbarcazioni da diporto cui non si applica alcuna delle convenzioni di cui al primo trattino, un certificato dello Stato di bandiera che dimostri un livello adeguato di sicurezza.

### Articolo 3

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- a) «unità navale»: qualsiasi nave o galleggiante speciale;
- b) «nave»: qualsiasi nave destinata alla navigazione interna o alla navigazione marittima;
- c) «nave adibita alla navigazione interna»: qualsiasi nave destinata esclusivamente o essenzialmente alla navigazione sulle vie navigabili interne;
- d) «rimorchiatore»: una nave appositamente costruita per le operazioni di rimorchio;
- e) «spintore»: una nave appositamente costruita per provvedere alla propulsione a spinta di un convoglio;
- f) «nave da passeggeri»: una nave per escursioni giornaliere o nave cabinata costruita ed attrezzata per trasportare più di dodici passeggeri;
- g) «galleggiante speciale»: un'unità galleggiante provvista di impianti adibiti a lavori, ad esempio gru, attrezzature per il dragaggio, battipali, elevatori;
- h) «impianto galleggiante»: qualsiasi unità galleggiante che di norma non è destinata ad essere spostata, ad esempio stabilimenti balneari, darsene, moli, rimesse per imbarcazioni;
- i) «oggetto galleggiante»: qualsiasi zattera o altra costruzione, struttura assemblata o oggetto idoneo a navigare, che non siano una nave, un galleggiante speciale o un impianto galleggiante;

<sup>(1)</sup> Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GUL 163 del 25.6.2009, pag. 1).

- j) «unità navale da diporto»: una nave diversa da una nave da passeggeri, destinata allo sport o allo svago;
- k) «unità veloce»: qualsiasi unità navale motorizzata in grado di raggiungere velocità superiori a 40 km/h rispetto all'acqua;
- l) «volume d'immersione»: il volume immerso della nave in metri cubi;
- m) «lunghezza (L)»: la lunghezza massima dello scafo in metri, esclusi il timone e il bompreso;
- n) «larghezza (B)»: la larghezza massima dello scafo in metri, misurata esternamente al fasciame (esclusi ruote a pale, parabordi fissi, e simili);
- o) «immersione (T)»: la distanza verticale in metri fra il punto più basso dello scafo, esclusa la chiglia o altri attacchi fissi, e la linea di massima immersione;
- p) «vie navigabili interne collegate»: le vie navigabili di uno Stato membro collegate alle vie navigabili interne di un altro Stato membro tramite vie navigabili interne che possono essere navigate conformemente al diritto nazionale o internazionale da unità navali rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

#### Articolo 4

### Classificazione delle vie navigabili interne

1. Ai fini della presente direttiva, le vie navigabili interne dell'Unione sono così classificate:
  - a) zone 1, 2, 3 e 4:
    - i) zone 1 e 2: le vie navigabili comprese nell'elenco di cui all'allegato I, capo 1,
    - ii) zona 3: le vie navigabili comprese nell'elenco di cui all'allegato I, capo 2,
    - iii) zona 4: tutte le altre vie navigabili interne che possono essere navigate conformemente al diritto nazionale da unità navali rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva;
  - b) zona R: le vie navigabili di cui alla lettera a), per le quali deve essere rilasciato un certificato conformemente all'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, quale è formulato al 6 ottobre 2016
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 32 riguardo alle modifiche dell'allegato I, al fine di modificare la classificazione delle vie navigabili, comprese la loro aggiunta e soppressione. Tali modifiche dell'allegato I possono essere apportate solo su richiesta dello Stato membro interessato, per le vie navigabili interne situate nel suo territorio.

#### CAPO 2

### CERTIFICATI PER LA NAVIGAZIONE

#### Articolo 5

### Conformità ai requisiti tecnici e di sicurezza

1. Gli Stati membri provvedono affinché le unità navali di cui all'articolo 2, paragrafo 1, che navigano sulle vie navigabili interne dell'Unione di cui all'articolo 4, siano costruite e mantenute conformemente ai requisiti stabiliti nella presente direttiva.
2. La conformità di un'unità navale al paragrafo 1 è attestata da un certificato rilasciato in conformità della presente direttiva.

*Articolo 6***Certificati dell'Unione per la navigazione interna**

1. I certificati dell'Unione per la navigazione interna sono rilasciati dalle competenti autorità degli Stati membri, conformemente alla presente direttiva. Al momento del rilascio di un certificato dell'Unione per la navigazione interna, gli Stati membri verificano che all'unità navale in questione non sia già stato rilasciato un certificato valido di cui all'articolo 7.
2. I certificati dell'Unione per la navigazione interna sono redatti conformemente al modello di cui all'allegato II.
3. Ogni Stato membro stabilisce l'elenco delle sue autorità competenti per il rilascio dei certificati dell'Unione per la navigazione interna e lo notifica alla Commissione, compresa qualsiasi modifica all'elenco. La Commissione tiene un elenco aggiornato delle autorità competenti su un idoneo sito web.
4. Il certificato dell'Unione per la navigazione interna è rilasciato alle unità navali in seguito a un'ispezione tecnica effettuata prima dell'entrata in servizio dell'unità navale e intesa a verificare che la stessa unità sia conforme ai requisiti degli allegati II e V.
5. Se del caso, la conformità dell'unità navale ai requisiti supplementari di cui all'articolo 23, paragrafi 1 e 2, è verificata in occasione delle ispezioni tecniche di cui al paragrafo 4 del presente articolo e dell'articolo 29 o nel corso di un'ispezione tecnica effettuata su richiesta del proprietario dell'unità navale o del suo rappresentante.
6. Le procedure per la presentazione di una richiesta di ispezione e la determinazione del luogo e della data della medesima rientrano nei poteri delle autorità competenti che rilasciano il certificato dell'Unione per la navigazione interna. L'autorità competente stabilisce quali documenti le devono essere presentati. La procedura si svolge in modo da assicurare che l'ispezione possa aver luogo entro un termine ragionevole dalla presentazione della richiesta.
7. Le autorità competenti degli Stati membri rilasciano, su richiesta del proprietario dell'unità navale o del suo rappresentante, un certificato dell'Unione per la navigazione interna a unità navali che non sono soggette alla presente direttiva se le unità navali in questione soddisfano i requisiti stabiliti dalla presente direttiva.

*Articolo 7***Obbligo di certificato**

Le unità navali che navigano sulle vie navigabili interne dell'Unione elencate all'articolo 4 devono essere avere a bordo i seguenti documenti originali:

a) sulle vie navigabili della zona R:

- un certificato rilasciato a norma dell'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, oppure
- un certificato dell'Unione per la navigazione interna che attesti la piena conformità dell'unità navale- se del caso fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato II della presente direttiva per le unità navali che navigano sul Reno (zona R) — ai requisiti tecnici di cui agli allegati II e V della presente direttiva, per cui è stata stabilita l'equivalenza con i requisiti tecnici previsti in applicazione della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno in conformità delle norme e delle procedure applicabili;

b) sulle altre vie navigabili, un certificato dell'Unione per la navigazione interna oppure un certificato rilasciato conformemente all'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, compresi, se del caso, i certificati supplementari dell'Unione per la navigazione interna conformemente all'articolo 8 della presente direttiva.

*Articolo 8***Certificati supplementari dell'Unione per la navigazione interna**

1. Le unità navali munite di un certificato dell'Unione per la navigazione interna valido oppure di un certificato rilasciato conformemente all'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno sono munite di un certificato supplementare dell'Unione per la navigazione interna a norma dell'articolo 23 della presente direttiva.
2. Il certificato supplementare dell'Unione per la navigazione interna è redatto conformemente al modello di cui all'allegato II ed è rilasciato dalle autorità competenti alle condizioni previste per le vie navigabili in questione.

*Articolo 9***Certificati provvisori dell'Unione per la navigazione interna**

1. Le autorità competenti degli Stati membri possono rilasciare un certificato provvisorio dell'Unione per la navigazione interna:
  - a) alle unità navali che, con il permesso dell'autorità competente, si rechino in un determinato luogo al fine di ottenere un certificato dell'Unione per la navigazione interna;
  - b) alle unità navali il cui certificato dell'Unione per la navigazione interna è stato smarrito, danneggiato o temporaneamente revocato ai sensi degli articoli 13 e 15 o degli allegati II e V;
  - c) alle unità navali il cui certificato dell'Unione per la navigazione interna sia in fase di elaborazione a seguito di ispezione con esito positivo;
  - d) alle unità navali che non abbiano soddisfatto tutte le condizioni per ottenere un certificato dell'Unione per la navigazione interna conformemente agli allegati II e V;
  - e) alle unità navali che abbiano subito danni tali da non renderle più conformi al certificato dell'Unione per la navigazione interna;
  - f) agli impianti galleggianti o all'oggetto galleggiante qualora le autorità competenti in materia di trasporti speciali, in base alle disposizioni di polizia della navigazione degli Stati membri, subordinino l'autorizzazione ad effettuare un trasporto speciale all'ottenimento di tale certificato provvisorio dell'Unione per la navigazione interna;
  - g) alle unità navali che beneficiano di una deroga agli allegati II e V, conformemente agli articoli 25 e 26 della presente direttiva, in attesa dell'adozione dei pertinenti atti di esecuzione.
2. Il certificato provvisorio dell'Unione per la navigazione interna deve essere rilasciato solo qualora l'idoneità a navigare dell'unità navale, dell'impianto galleggiante o dell'oggetto galleggiante speciale appaia sufficientemente garantita. Per il certificato provvisorio si adotta il modello di cui all'allegato II.
3. Il certificato provvisorio dell'Unione per la navigazione interna comprende le condizioni ritenute necessarie dall'autorità competente ed è valido:
  - a) nei casi previsti al paragrafo 1, lettere a), d), e) ed f), del presente articolo, per un solo viaggio specifico da compiere entro un termine congruo, non superiore a un mese;
  - b) nei casi previsti al paragrafo 1, lettere b) e c), del presente articolo, per una durata appropriata;
  - c) nei casi previsti al paragrafo 1, lettera g), del presente articolo, per sei mesi. Il certificato provvisorio dell'Unione per la navigazione interna può essere prorogato per periodi di sei mesi fintanto che il relativo atto d'esecuzione non sia stato adottato.

*Articolo 10***Validità dei certificati dell'Unione per la navigazione interna**

1. Il periodo di validità del certificato dell'Unione per la navigazione interna rilasciato alle unità navali di nuova fabbricazione è stabilito dall'autorità competente e non supera:

- a) cinque anni per le navi da passeggeri e le unità veloci;
- b) dieci anni per tutti gli altri tipi di unità navale.

Il periodo di validità è annotato sul certificato dell'Unione per la navigazione interna.

2. Per unità navali già in servizio prima che l'ispezione tecnica abbia luogo, il periodo di validità del certificato dell'Unione per la navigazione interna è stabilito caso per caso dall'autorità competente in base ai risultati dell'ispezione stessa. La sua durata non è in ogni caso superiore ai periodi indicati al paragrafo 1.

*Articolo 11***Proroga eccezionale della validità dei certificati dell'Unione per la navigazione interna**

In casi eccezionali, la validità del certificato dell'Unione per la navigazione interna può essere prorogata senza ispezione tecnica per un periodo massimo di sei mesi conformemente agli allegati II e V dall'autorità competente che ha rilasciato o rinnovato il certificato. La proroga della validità deve essere indicata su tale certificato.

*Articolo 12***Rinnovo dei certificati dell'Unione per la navigazione interna**

1. Il certificato dell'Unione per la navigazione interna è rinnovato alla scadenza del periodo di validità, alle condizioni stabilite nell'articolo 6, a seguito di un'ispezione tecnica volta a verificare la conformità dell'unità navali con i requisiti tecnici di cui agli allegati II e V. I certificati dell'Unione per la navigazione interna possono essere rinnovati da qualsiasi autorità competente che sia stata notificata alla Commissione ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3.

2. Quando i certificati dell'Unione per la navigazione interna sono rinnovati, si applicano alle unità navali le disposizioni transitorie di cui all'allegato II, alle condizioni ivi specificate.

*Articolo 13***Sostituzione dei certificati dell'Unione per la navigazione interna**

Ogni Stato membro stabilisce le condizioni per la sostituzione di un certificato dell'Unione per la navigazione interna in corso di validità, qualora lo stesso sia smarrito o danneggiato. Tali condizioni devono prescrivere all'unità navale che richiede la sostituzione, in caso di smarrimento, una dichiarazione di smarrimento del certificato oppure in caso di danneggiamento, la restituzione del certificato danneggiato. Il certificato sostitutivo deve indicare che si tratta di un duplicato.



*Articolo 14***Modifiche o riparazioni di rilievo delle unità navali**

In caso di modifiche o riparazioni di rilievo che incidano sulla conformità dell'unità navale ai requisiti tecnici di cui agli allegati II e V riguardanti la sua integrità strutturale, navigabilità, manovrabilità o le sue caratteristiche specifiche, l'unità navale è sottoposta, prima di un nuovo viaggio, all'ispezione tecnica di cui all'articolo 6.

In seguito a tale ispezione il precedente certificato dell'Unione per la navigazione interna è modificato in modo da riflettere le caratteristiche tecniche dell'unità navale oggetto di modifica oppure il certificato esistente è revocato e di conseguenza è rilasciato un nuovo certificato. Se il nuovo certificato è rilasciato in uno Stato membro diverso da quello che aveva rilasciato o rinnovato il certificato iniziale, l'autorità competente che aveva rilasciato o rinnovato il certificato ne è informata entro 30 giorni dalla data di rilascio del nuovo certificato.

*Articolo 15***Rifiuto di rilascio o rinnovo e revoca dei certificati dell'Unione per la navigazione interna**

1. Ogni decisione di non rilasciare o rinnovare il certificato dell'Unione per la navigazione interna indica le motivazioni su cui si basa. Essa è notificata al proprietario dell'unità navale o al suo rappresentante con l'indicazione delle modalità e dei termini di ricorso applicabili nello Stato membro interessato.
2. Ogni certificato dell'Unione per la navigazione interna in corso di validità può essere revocato dall'autorità competente che l'ha rilasciato o rinnovato nel caso in cui l'unità navale non sia più conforme ai requisiti tecnici indicati nel certificato.

*Articolo 16***Riconoscimento di certificati per la navigazione di unità navali di paesi terzi**

Nell'attesa che entrino in vigore accordi di riconoscimento reciproco dei certificati per la navigazione tra l'Unione e paesi terzi, le autorità competenti di uno Stato membro possono riconoscere i certificati per la navigazione di unità navali di paesi terzi ai fini della navigazione all'interno del territorio dello Stato membro in questione.

*Articolo 17***Registri dei certificati**

Gli Stati membri provvedono affinché le proprie autorità competenti tengano un registro di tutti i certificati che hanno rilasciato o rinnovato ai sensi degli articoli 6, 8, 9 e 12. Tale registro deve riportare tutte le informazioni contenute nel modello in conformità dell'allegato II.

## CAPO 3

**IDENTIFICAZIONE DELLE NAVI, ISPEZIONI E REQUISITI TECNICI MODIFICATI***Articolo 18***Numero unico europeo di identificazione delle navi**

1. Gli Stati membri provvedono affinché a ogni unità navale sia assegnato un numero unico europeo di identificazione delle navi (ENI), in conformità degli allegati II e V.
2. Ciascuna unità navale ha un solo ENI che rimane immutato per tutta la sua vita.
3. Al momento del rilascio di un certificato dell'Unione, l'autorità competente per la navigazione interna vi inserisce l'ENI.
4. Ogni Stato membro stabilisce l'elenco delle sue autorità competenti responsabili dell'assegnazione dell'ENI e lo comunica alla Commissione, compresa qualsiasi modifica all'elenco. La Commissione tiene un elenco aggiornato delle autorità competenti in un idoneo sito web.

*Articolo 19***Banca dati europea degli scafi**

1. La Commissione tiene l'EHDB per sostenere le misure amministrative necessarie per mantenere la sicurezza e il corretto svolgimento della navigazione e per assicurare l'applicazione della presente direttiva.

Il trattamento di dati personali da parte degli Stati membri è effettuato conformemente alla normativa dell'Unione in materia di protezione dei dati personali, in particolare il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

Il trattamento dei dati personali da parte della Commissione è effettuato conformemente al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.

2. Gli Stati membri provvedono affinché per ciascuna unità navale le autorità competenti inseriscano tempestivamente nell'EHDB:
  - a) i dati che identificano e descrivono l'unità navale conformemente alla presente direttiva;
  - b) i dati relativi ai certificati rilasciati, rinnovati, sostituiti o revocati, nonché all'autorità competente che rilascia il certificato conformemente alla presente direttiva;
  - c) una copia digitale di tutti i certificati rilasciati dalle autorità competenti conformemente alla presente direttiva;
  - d) i dati relativi ad eventuali richieste di certificati respinte o pendenti effettuate conformemente alla presente direttiva; e
  - e) eventuali modifiche ai dati di cui alle lettere da a) a d).

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

3. I dati di cui al paragrafo 2 possono essere trattati dalle autorità competenti degli Stati membri, dalle parti contraenti della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno e dai paesi terzi incaricati di compiti connessi all'applicazione della presente direttiva e della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, per i seguenti scopi:

- a) applicare la presente direttiva e la direttiva 2005/44/CE;
- b) assicurare la navigazione interna e la gestione dell'infrastruttura;
- c) mantenere o far rispettare la sicurezza della navigazione;
- d) raccogliere dati statistici.

4. L'autorità competente di uno Stato membro può trasferire dati personali a un paese terzo o a un'organizzazione internazionale a condizione che il trasferimento sia fatto solo su base individuale e siano soddisfatti i requisiti del regolamento (UE) 2016/679, in particolare quelli di cui al capo V. Gli Stati membri assicurano che il trasferimento sia necessario ai fini di cui al paragrafo 3 del presente articolo. Gli Stati membri provvedono affinché il paese terzo o l'organizzazione internazionale trasferiscano i dati a un altro paese terzo o organizzazione internazionale solo previa autorizzazione scritta esplicita e in conformità delle condizioni stabilite dall'autorità competente dello Stato membro.

5. La Commissione può, su base individuale, trasferire dati personali o concedere accesso all'EHDB a un'autorità di un paese terzo o a un'organizzazione internazionale, a condizione che il trasferimento o l'accesso sia necessario ai fini di cui al paragrafo 3 del presente articolo, e a condizione che siano rispettati i requisiti di cui all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 45/2001. La Commissione assicura che il trasferimento o l'accesso sia necessario ai fini di cui al paragrafo 3 del presente articolo. La Commissione provvede affinché che il paese terzo o l'organizzazione internazionale trasferiscano i dati a un altro paese terzo o organizzazione internazionale solo previa autorizzazione scritta esplicita e in conformità delle condizioni stabilite dalla Commissione.

6. L'autorità competente provvede affinché che i dati relativi a un'unità navale siano cancellati dalla banca dati di cui al paragrafo 1 quando l'unità navale è demolita.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 32 che precisino:

- a) i dati che gli Stati membri devono inserire nella banca dati;
- b) le tipologie di accesso permesse, tenuto conto delle categorie dei destinatari dei dati e degli scopi per cui tali dati sono trattati di cui al paragrafo 3 del presente articolo;
- c) le istruzioni relative all'uso e al funzionamento della banca dati, in particolare per quanto riguarda le misure di sicurezza dei dati, la codifica e il trattamento dei dati e l'interconnessione della banca dati con i registri di cui all'articolo 17.

#### *Articolo 20*

### **Condizione delle ispezioni tecniche**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti di cui al paragrafo 3 effettuino le ispezioni iniziali, periodiche, speciali e volontarie a cui la presente direttiva fa riferimento.

2. Tali autorità competenti possono esentare, totalmente o parzialmente, le unità navali dall'ispezione tecnica se da un attestato valido, rilasciato da una società di classificazione riconosciuta in conformità dell'articolo 21, risulta che l'unità navale soddisfa, in tutto o in parte, i requisiti tecnici di cui agli allegati II e V.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152).

3. Ogni Stato membro stabilisce l'elenco delle sue autorità competenti responsabili dell'esecuzione di ispezioni tecniche e lo notifica alla Commissione, compresa qualsiasi modifica all'elenco. La Commissione tiene un elenco aggiornato delle autorità competenti e degli organismi di controllo in un idoneo sito web.

4. Ogni Stato membro si conforma ai requisiti specifici in materia di organismi di controllo e di richieste di ispezioni ai sensi degli allegati II e V.

#### *Articolo 21*

### **Riconoscimento delle società di classificazione**

1. La Commissione adotta atti di esecuzione al fine di riconoscere una società di classificazione che soddisfa i criteri di cui all'allegato VI, o di revocare il riconoscimento, in conformità della procedura di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 33, paragrafo 2.

2. La domanda di riconoscimento è presentata alla Commissione dallo Stato membro nel quale è stabilita la sede principale della società di classificazione o una sua filiale autorizzata a certificare che l'unità navale soddisfa i requisiti di cui agli allegati II e V conformemente alla presente direttiva. La domanda è corredata di tutte le informazioni e la documentazione necessarie a verificare l'osservanza dei criteri fissati per il riconoscimento.

3. Ogni Stato membro può presentare alla Commissione una domanda di revoca del riconoscimento se ritiene che una società di classificazione non soddisfi più i criteri di cui all'allegato VI. La richiesta di revoca deve essere corredata di prove documentali.

4. Le società di classificazione che entro il 6 ottobre 2016 sono state riconosciute in conformità della direttiva 2006/87/CE rimangono tali.

5. La Commissione pubblica, per la prima volta entro il 7 ottobre 2017 e aggiorna in un idoneo sito web l'elenco delle società di classificazione riconosciute conformemente alle disposizioni del presente articolo. Gli Stati membri comunicano alla Commissione qualsiasi modifica relativa ai nomi o agli indirizzi delle società di classificazione per le quali abbiano richiesto il riconoscimento.

#### *Articolo 22*

### **Controllo di conformità**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le relative autorità competenti possano verificare in qualsiasi momento se un'unità navale è munita di un certificato in corso di validità conformemente all'articolo 7 e se è conforme ai requisiti di rilascio di tale certificato.

In caso di mancata conformità ai requisiti, le autorità competenti adottano misure appropriate in conformità ai paragrafi da 2 a 5 del presente articolo. Richiedono inoltre che il proprietario dell'unità navale o il suo rappresentante adotti tutte le misure necessarie per porre rimedio alla situazione entro un termine stabilito dalle autorità competenti.

L'autorità competente che ha rilasciato il certificato presente a bordo dell'unità navale è informata di tali casi di mancata conformità entro sette giorni dal controllo.

2. Nel caso non sia presente a bordo un certificato in corso di validità, all'unità navale può essere impedito di proseguire il viaggio.

3. Se, durante il controllo, constatano che l'unità navale rappresenta un pericolo palese per le persone a bordo, l'ambiente o la sicurezza della navigazione, le autorità competenti possono vietare all'unità navale di proseguire il viaggio finché non siano state adottate le misure necessarie per porre rimedio alla situazione.

Le autorità competenti possono inoltre imporre l'adozione di misure proporzionate che permettano all'unità navale, se del caso una volta portato a termine il trasporto, di raggiungere senza rischi un determinato luogo ove saranno effettuate ispezioni o riparazioni.

4. Lo Stato membro che impedisce a un'unità navale di proseguire il viaggio, o che notifica al proprietario dell'unità navale o al suo rappresentante la sua intenzione di intervenire in tal senso se non è posto rimedio alle mancanze riscontrate, informa entro sette giorni l'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato o, da ultimo, rinnovato il certificato dell'unità navale in merito alla decisione adottata o che intende adottare.

5. Tutte le decisioni che, in applicazione della presente direttiva, hanno per effetto di impedire a un'unità navale di proseguire il viaggio indicano nei dettagli i motivi su cui si fondano. Tali decisioni sono immediatamente notificate alla parte interessata, che è nel contempo informata delle possibilità di ricorso previste dalla legislazione vigente nello Stato membro interessato e dei relativi termini di presentazione.

#### Articolo 23

#### **Requisiti tecnici modificati per determinate zone**

1. Gli Stati membri, laddove opportuno, fatte salve le disposizioni della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, possono adottare requisiti tecnici supplementari a quelli di cui agli allegati II e V per le unità navali che navigano sulle vie navigabili delle zone 1 e 2 situate nel loro territorio. Tali requisiti supplementari riguardano esclusivamente gli elementi elencati nell'allegato III.

2. In relazione alle navi passeggeri che navigano sulle vie navigabili interne della zona 3 non collegate, ciascuno Stato membro può mantenere requisiti tecnici supplementari a quelli di cui agli allegati II e V. Tali requisiti supplementari riguardano solo gli elementi di cui all'allegato III.

3. Qualora l'applicazione delle disposizioni transitorie di cui all'allegato II comporti una riduzione delle norme di sicurezza nazionali vigenti, uno Stato membro può non applicare tali disposizioni transitorie alle navi passeggeri che navigano sulle sue vie navigabili interne non collegate. In tali circostanze, lo Stato membro interessato può esigere che, a decorrere dal 30 dicembre 2008, tali navi passeggeri, che navigano sulle sue vie navigabili interne non collegate, soddisfino pienamente i requisiti tecnici di cui agli allegati II e V.

4. Gli Stati membri possono ammettere un'applicazione parziale dei requisiti tecnici o fissare requisiti tecnici meno rigorosi di quelli di cui agli allegati II e V per le unità navali che navigano esclusivamente sulle vie navigabili delle zone 3 e 4 situate nel loro territorio. L'applicazione parziale o meno rigorosa dei requisiti tecnici riguarda esclusivamente gli elementi di cui all'allegato IV.

5. Qualora applichi i paragrafi 1, 2, 3 o 4, uno Stato membro lo notifica alla Commissione almeno sei mesi prima della data di applicazione prevista. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Nel caso dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, la Commissione adotta atti di esecuzione per approvare i requisiti tecnici supplementari. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 33, paragrafo 2.

6. La conformità ai requisiti tecnici modificati conformemente ai paragrafi 1, 2, 3 e 4, è specificata nel certificato dell'Unione per la navigazione interna oppure nel certificato supplementare dell'Unione per la navigazione interna.

*Articolo 24***Deroghe per determinate categorie di unità navali**

1. A condizione che mantengano un livello di sicurezza appropriato, gli Stati membri possono autorizzare deroghe totali o parziali della presente direttiva per:
  - a) le unità navali che navighino su vie navigabili interne non collegate;
  - b) le unità navali di portata lorda non superiore a 350 tonnellate o le unità navali non destinate al trasporto merci con volume d'immersione inferiore a 100 metri cubi la cui chiglia sia stata impostata anteriormente al 1° gennaio 1950 e che navighino esclusivamente nel loro territorio.
2. Fatta salva la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, gli Stati membri possono autorizzare, in relazione alla navigazione nel loro territorio, deroghe alla presente direttiva per unità navali che effettuano percorsi entro una zona geografica limitata o in zone portuali. Tali deroghe, nonché i percorsi o le zone per i quali esse sono valide, sono indicati nel certificato dell'unità navale.
3. Gli Stati membri notificano alla Commissione le deroghe autorizzate ai sensi dei paragrafi 1 e 2. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

*Articolo 25***Uso delle nuove tecnologie e deroghe per unità navali specifiche**

1. Al fine di incoraggiare l'innovazione e l'uso delle nuove tecnologie nella navigazione interna, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per consentire deroghe o il riconoscimento dell'equivalenza di specifiche tecniche di un'unità navale specifica relativamente:
  - a) al rilascio di un certificato dell'Unione per la navigazione interna che riconosce l'uso, o la presenza, a bordo di un'unità navale di altri materiali, impianti o attrezzature, o l'adozione di allestimenti o accorgimenti costruttivi diversi da quelli di cui agli allegati II e V, a condizione che sia garantito un livello di sicurezza equivalente;
  - b) al rilascio, per un periodo limitato, di un certificato dell'Unione per la navigazione interna per scopi sperimentali comprendente nuove specifiche tecniche in deroga ai requisiti degli allegati II e V, a condizione che sia assicurato un livello di sicurezza equivalente.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 33, paragrafo 2.

2. Le autorità competenti dello Stato membro specificano le deroghe e i riconoscimenti di equivalenza applicabili di cui al paragrafo 1 nel certificato dell'Unione per la navigazione interna.

*Articolo 26***Difficoltà**

1. A seguito della scadenza delle disposizioni transitorie per i requisiti tecnici stabiliti nell'allegato II, la Commissione può adottare atti di esecuzione per consentire deroghe ai requisiti tecnici stabiliti in tale allegato che erano soggetti a dette disposizioni transitorie, qualora tali requisiti siano tecnicamente difficili da applicare o la loro applicazione possa comportare costi sproporzionati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 33, paragrafo 2.

2. Le autorità competenti dello Stato membro specificano le deroghe applicabili di cui al paragrafo 1 nel certificato dell'Unione per la navigazione interna.

#### *Articolo 27*

### **Registro degli impianti di tipo approvato**

La Commissione pubblica su un idoneo sito web un registro degli impianti di tipo approvato conformemente agli allegati II e V.

#### CAPO 4

### **DISPOSIZIONI FINALI**

#### *Articolo 28*

### **Disposizioni transitorie relative all'uso di documenti**

I documenti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, e che sono stati rilasciati dalle autorità competenti degli Stati membri a norma della direttiva 2006/87/CE prima del 6 ottobre 2016, restano validi fino alla loro scadenza.

#### *Articolo 29*

### **Unità navali escluse dall'ambito di applicazione della direttiva 82/714/CEE**

1. Il certificato dell'Unione per la navigazione interna è rilasciato alle unità navali che sono escluse dall'ambito di applicazione della direttiva 82/714/CEE del Consiglio <sup>(1)</sup>, ma che rientrano in quello della presente direttiva in conformità dell'articolo 2, paragrafo 1, della presente direttiva a seguito di un'ispezione tecnica intesa a verificare la conformità dell'unità navale ai requisiti tecnici di cui agli allegati II e V della presente direttiva. Tale ispezione tecnica è effettuata alla scadenza del certificato dell'unità navale in corso di validità e comunque entro il 30 dicembre 2018.

2. La mancata rispondenza ai requisiti tecnici di cui agli allegati II e V è specificata nel certificato dell'Unione per la navigazione interna. Qualora le autorità competenti ritengano che tali non conformità non costituiscano un pericolo palese, l'unità navale di cui al paragrafo 1 del presente articolo può continuare a operare fino a quando i componenti o le parti della stessa, di cui è stata certificata la non rispondenza ai requisiti, non siano sostituiti o modificati; dopo di che è richiesto che tali componenti o parti debbano soddisfare i requisiti tecnici di cui agli allegati II e V.

3. La sostituzione delle parti esistenti con parti identiche o parti di tecnologia e costruzione equivalente nel corso di interventi di riparazione e di manutenzione periodici non è considerata una sostituzione o una modifica ai sensi del paragrafo 2.

4. Un pericolo palese, ai sensi del paragrafo 2 del presente articolo, sussiste in particolare qualora risultino intaccati i requisiti in materia di robustezza strutturale dell'unità navale, navigabilità e manovrabilità o le caratteristiche specifiche dell'unità navale in conformità dei requisiti tecnici degli allegati II e V. Le deroghe che sono previste nei requisiti tecnici degli allegati II e V non sono considerate come non conformità che costituiscano un pericolo palese.

<sup>(1)</sup> Direttiva 82/714/CEE del Consiglio, del 4 ottobre 1982, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna (GU L 301 del 28.10.1982, pag. 1).

*Articolo 30***Disposizioni transitorie riguardanti requisiti temporanei conformemente alla direttiva 2006/87/CE**

I requisiti temporanei adottati conformemente all'articolo 1.06 dell'allegato II della direttiva 2006/87/CE permangono validi fino alla loro scadenza.

*Articolo 31***Adeguamento degli allegati**

1. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 32 per adeguare l'allegato II al fine di aggiornare tempestivamente il riferimento alla versione più recente della norma ES-TRIN e stabilire la data della sua applicazione.
2. In deroga al paragrafo 1, ove debitamente giustificato da un'analisi adeguata e in assenza di pertinenti e aggiornate norme internazionali che garantiscano la sicurezza della navigazione, o nel caso in cui modifiche nel processo decisionale del CESNI compromettano gli interessi dell'Unione, la Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 32 per modificare l'allegato II allo scopo di stabilire requisiti tecnici appropriati.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 32 per l'adeguamento degli allegati III e IV al progresso tecnico e scientifico.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 32 per l'adeguamento dell'allegato V al fine di aggiornare e semplificare le disposizioni amministrative.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 32 per l'adeguamento dell'allegato VI al fine di modificare i criteri per il riconoscimento delle società di classificazione onde garantire la sicurezza della navigazione.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 32 per allineare i riferimenti contenuti nella presente direttiva a talune disposizioni degli allegati II e V al fine di tenere conto delle modifiche apportate a tali allegati.

*Articolo 32***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 4, 19 e 31 è conferito alla Commissione per cinque anni a decorrere dal 6 ottobre 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di poteri al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui agli articoli 4, 19 e 31 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. Una decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.



4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 4, 19 e 31, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### *Articolo 33*

#### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE del Consiglio <sup>(1)</sup> («comitato»). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, questa si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso.

#### *Articolo 34*

#### **Riesame**

La Commissione presenta, entro il 7 ottobre 2021 una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul riesame dell'efficacia delle misure introdotte dalla presente direttiva, in particolare riguardo all'armonizzazione dei requisiti tecnici e lo sviluppo di norme tecniche per la navigazione interna. La relazione riesamina inoltre i meccanismi di cooperazione con le organizzazioni internazionali competenti per la navigazione interna. Ove opportuno, la relazione è accompagnata da una proposta legislativa volta a semplificare ulteriormente la cooperazione e il coordinamento nella definizione di norme alle quali possano fare riferimento gli atti giuridici dell'Unione. La Commissione presenta una relazione analoga in seguito a importanti sviluppi nel settore dei trasporti per vie navigabili interne.

#### *Articolo 35*

#### **Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme riguardanti le sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni di diritto interno adottate a norma della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

<sup>(1)</sup> Direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, sul riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29).

*Articolo 36***Modifica della direttiva 2009/100/CE**

La direttiva 2009/100/CE è così modificata:

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 1*

La presente direttiva si applica alle navi adibite al trasporto di merci nelle vie navigabili interne, con portata lorda pari o superiore a 20 tonnellate, e:

- a) di lunghezza inferiore a 20 metri; e
- b) per le quali il prodotto fra lunghezza (L), larghezza (B) e immersione (T) è inferiore in volume a 100 metri cubi.

La presente direttiva lascia impregiudicate le disposizioni previste dal regolamento di visita delle navi del Reno e dall'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne (ADN).»;

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Qualora le navi trasportino sostanze pericolose ai sensi dell'ADN, gli Stati membri possono esigere che siano soddisfatti i requisiti stabiliti nel medesimo accordo. Come prova possono esigere il documento d'autorizzazione previsto da detto accordo.»;

b) il secondo comma del paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«I requisiti speciali prescritti per il trasporto delle sostanze pericolose sono considerati soddisfatti in tutte le vie navigabili interne della Comunità allorché le navi si conformano ai requisiti dell'ADN. Tale conformità è provata dal documento d'autorizzazione di cui al paragrafo 4.»

*Articolo 37***Recepimento**

1. Fatto salvo l'articolo 40, gli Stati membri mettono in vigore, al più tardi entro il 7 ottobre 2018, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, che si applicano a decorrere da tale data. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali misure, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

3. Ogni Stato membro che, in virtù delle deroghe autorizzate ai sensi dell'articolo 24, paragrafi 1 e 2, non ha unità navali che operano sulle sue vie navigabili soggette alle disposizioni della presente direttiva, non è tenuto a recepire il capo 2, l'articolo 18, paragrafo 3, e gli articoli 20 e 21.

*Articolo 38***Abrogazione**

La direttiva 2006/87/CE è abrogata con effetto a decorrere dal 7 ottobre 2018.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII.

*Articolo 39***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 40***Destinatari**

Gli Stati membri ad eccezione di Danimarca, Estonia, Irlanda, Grecia, Spagna, Cipro, Lettonia, Malta, Portogallo, Slovenia e Finlandia sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 14 settembre 2016

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

I. KORČOK

\_\_\_\_\_

*ELENCO DEGLI ALLEGATI*

Allegato I:	Elenco delle vie navigabili interne dell'Unione suddivise geograficamente nelle zone 1, 2 e 3
Allegato II:	Requisiti tecnici minimi applicabili alle unità navali delle vie navigabili interne delle zone 1, 2, 3 e 4
Allegato III:	Materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici supplementari applicabili alle unità navali sulle vie navigabili interne delle zone 1 e 2 e della zona non collegata 3
Allegato IV:	Materie per le quali possono essere adottati requisiti tecnici ridotti applicabili alle unità navali sulle vie navigabili interne delle zone 3 e 4
Allegato V:	Disposizioni procedurali dettagliate
Allegato VI:	Società di classificazione
Allegato VII:	Tavola di concordanza

---

## ALLEGATO I

## ELENCO DELLE VIE NAVIGABILI INTERNE DELL'UNIONE SUDDIVISE GEOGRAFICAMENTE NELLE ZONE 1, 2 E 3

## CAPO 1

**Zona 1***Germania*

Ems	Dalla linea di collegamento fra il vecchio faro di Greetsiel e il molo occidentale dell'ingresso del porto di Eemshaven in direzione del mare aperto fino alla latitudine 53° 30' N e alla longitudine 6° 45' E, ossia leggermente al largo della zona di alleggio per navi da carico secco nell'Alte Ems <sup>(1)</sup>
-----	--

(<sup>1</sup>) Nel caso di navi il cui porto di armamento è altrove, va tenuto conto dell'articolo 32 del trattato di cooperazione Ems-Dollart dell'8 aprile 1960 (BGBl. 1963 II, pag. 602).

*Polonia*

La parte della baia di Pomorska a sud della linea di collegamento fra Nord Perd sull'isola Rugen e il faro Niechorze

La parte della baia di Gdańska a sud della linea di collegamento fra il faro Hel e la boa d'ingresso del porto di Baltijsk

*Svezia*

Il lago Vänern, delimitato a sud dal parallelo di latitudine che attraversa la boa sferica di Bastugrunds

Göta älv e Rivöfjorden, delimitati a est dal ponte Älvsborg, a ovest dal meridiano di longitudine che attraversa il faro Gäveskär e a sud dal parallelo di latitudine che attraversa il faro Smörbådan

*Regno Unito*

SCOZIA	
Blue Mull Sound	Tra Gutcher e Belmont
Yell Sound	Tra Tofts Voe e Ulsta
Sullom Voe	All'interno della linea che collega la punta nordorientale dell'isola di Gluss alla punta settentrionale di Calback Ness
Dales Voe	D'inverno: all'interno della linea che collega la punta settentrionale di Kebister Ness alla costa di Breiwick alla longitudine 1° 10,8' W
Dales Voe	D'estate: come per Lerwick
Lerwick	D'inverno: all'interno dell'area delimitata a nord dalla linea che va da Scottle Holm a Scarfi Taing sull'isola di Bressay e a sud dalla linea che va dal faro di Twageos Point a Whalpa Taing sull'isola di Bressay
Lerwick	D'estate: all'interno dell'area delimitata a nord dalla linea che va da Brim Ness all'angolo nordorientale di Inner Score e a sud dalla linea che va dalla punta meridionale di Ness of Sound a Kirkabisterness

Kirkwall	Tra Kirkwall e Rousay, a est non oltre la linea tra Point of Graand (Egilsay) e Galt Ness (Shapinsay) o tra Head of Work (Mainland) attraverso il segnale di Helliars Holm fino alla costa di Shapinsay; a nordovest non oltre la punta sudorientale dell'isola di Eynhallow, in direzione del mare aperto non oltre la linea tra la costa di Rousay alla latitudine 59° 10,5' N e alla longitudine 002° 57,1' W e la costa di Egilsay alla latitudine 59° 10' N e alla longitudine 002° 56,4' W
Stromness	A Scapa ma non oltre Scapa Flow
Scapa Flow	All'interno dell'area delimitata dalle linee che vanno da Point of Cletts sull'isola di Hoy al punto di triangolazione di Thomson's Hill sull'isola di Fara e da lì sino a Gibraltar Pier sull'isola di Flotta; da St Vincent Pier sull'isola di Flotta alla punta più occidentale di Calf of Flotta; dalla punta più orientale di Calf of Flotta a Needle Point sull'isola di South Ronaldsay e da Ness on Mainland al faro di Point of Oxan sull'isola di Graemsay e da lì sino a Bu Point sull'isola di Hoy; e al largo delle acque della zona 2
Balnakiel Bay	Tra Eilean Dubh e A'Chleit
Cromarty Firth	All'interno della linea che va da North Sutor a Nairn Breakwater e al largo delle acque della zona 2
Inverness	All'interno della linea che va da North Sutor a Nairn Breakwater e al largo delle acque della zona 2
Fiume Tay — Dundee	All'interno della linea che va da Broughty Castle a Tayport e al largo delle acque della zona 2
Firth of Forth e fiume Forth	All'interno della linea che va da Kirkcaldy al fiume Portobello e al largo delle acque della zona 2
Solway Firth	All'interno della linea che va da Southernness Point a Silloth
Loch Ryan	All'interno della linea che va da Finnart's Point a Milleur Point e al largo delle acque della zona 2
The Clyde	<p>Limite esterno: la linea che va da Skipness a un punto un miglio a sud di Garroch Head e da lì sino a Farland Head</p> <p>Limite interno invernale: la linea che va dal faro di Cloch a Dunoon Pier</p> <p>Limite interno estivo: la linea che va da Bogany Point sull'isola di Bute a Skelmorlie Castle e la linea che va da Ardlamont Point all'estremità meridionale della baia di Ettrick all'interno di Kyles of Bute</p> <p><i>Nota:</i> tra il 5 giugno e il 5 settembre (entrambe le date comprese) il limite interno estivo di cui sopra si estende dalla linea che va da un punto due miglia al largo della costa di Ayrshire a Skelmorlie Castle fino a Tomont End, Cumbrae, e dalla linea che va da Portachur Point, Cumbrae a Inner Brigurd Point Ayrshire</p>

Oban	All'interno dell'area delimitata a nord dalla linea che va dal segnale di Dunollie Point a Ard na Chruith e a sud dalla linea che va da Rudha Seanach a Ard na Cuile
Kyle of Lochalsh	Attraverso Loch Alsh alla punta di Loch Duich
Loch Gairloch	D'inverno: nessuna D'estate: a sud della linea a est di Rubha na Moine sino a Eilan Horrisdale e da lì sino a Rubha nan Eanntag
IRLANDA DEL NORD	
Belfast Lough	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Carrickfergus a Bangor e al largo delle acque della zona 2
Loch Neagh	A una distanza maggiore di 2 miglia dalla costa
COSTA ORIENTALE DELL'INGHILTERRA	
Fiume Humber	D'inverno: all'interno della linea che va da New Holland a Paull D'estate: all'interno della linea che va da Cleethorpes Pier a Patrington Church e al largo delle acque della zona 2
GALLES E COSTA OCCIDENTALE DELL'INGHILTERRA	
Fiume Severn	D'inverno: all'interno della linea che va da Blacknore Point a Caldicot Pill, Portskewett D'estate: all'interno della linea che va da Barry Dock Pier a Steepholm e da lì sino a Brean Down e al largo delle acque della zona 2
Fiume Wye	D'inverno: all'interno della linea che va da Blacknore Point a Caldicot Pill, Portskewett D'estate: all'interno della linea che va da Barry Dock Pier a Steepholm e da lì sino a Brean Down e al largo delle acque della zona 2
Newport	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Barry Dock Pier a Steepholm e da lì sino a Brean Down e al largo delle acque della zona 2

Cardiff	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Barry Dock Pier a Steephholm e da lì sino a Brean Down e al largo delle acque della zona 2
Barry	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Barry Dock Pier a Steephholm e da lì sino a Brean Down e al largo delle acque della zona 2
Swansea	All'interno della linea che collega le estremità verso il mare dei frangiflutti
Stretto di Menai	All'interno dello stretto di Menai dalla linea che collega il segnale dell'isola di Llanddwyn a Dinas Dinlleu e le linee che collegano la punta meridionale dell'isola di Puffin a Trwyn DuPoint e alla stazione ferroviaria di Llanfairfechan e al largo delle acque della zona 2
Fiume Dee	D'inverno: all'interno della linea che va da Hilbre Point a Point of Air D'estate: all'interno della linea che va da Formby Point a Point of Air e al largo delle acque della zona 2
Fiume Mersey	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Formby Point a Point of Air e al largo delle acque della zona 2
Preston e Southport	All'interno della linea che va da Southport a Blackpool all'interno degli argini e al largo delle acque della zona 2
Fleetwood	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Rossal Point a Humphrey Head e al largo delle acque della zona 2
Fiume Lune	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Rossal Point a Humphrey Head e al largo delle acque della zona 2



Heysham	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Rossal Point a Humphrey Head
Morecambe	D'inverno: nessuna D'estate: all'interno della linea che va da Rossal Point a Humphrey Head
Workington	All'interno della linea che va da Southernness Point a Silloth e al largo delle acque della zona 2
INGHILTERRA MERIDIONALE	
Fiume Colne, Colchester	D'inverno: all'interno della linea che va da Colne Point a Whitstable D'estate: all'interno della linea che va da Clacton Pier a Reculvers
Fiume Blackwater	D'inverno: all'interno della linea che va da Colne Point a Whitstable D'estate: all'interno della linea che va da Clacton Pier a Reculvers e al largo delle acque della zona 2
Fiume Crouch e fiume Roach	D'inverno: all'interno della linea che va da Colne Point a Whitstable D'estate: all'interno della linea che va da Clacton Pier a Reculvers e al largo delle acque della zona 2
Fiume Tamigi e suoi affluenti	D'inverno: all'interno della linea che va da Colne Point a Whitstable D'estate: all'interno della linea che va da Clacton Pier a Reculvers e al largo delle acque della zona 2
Fiume Medway e Swale	D'inverno: all'interno della linea che va da Colne Point a Whitstable D'estate: all'interno della linea che va da Clacton Pier a Reculvers e al largo delle acque della zona 2
Chichester	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2

Porto di Langstone	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2
Portsmouth	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2
Bembridge, isola di Wight	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2
Cowes, isola di Wight	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2
Southampton	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2
Fiume Beaulieu	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2
Lago Keyhaven	All'interno dell'isola di Wight entro un'area delimitata dalle linee tracciate a est tra la guglia della chiesa di West Wittering e Trinity Church, Bembridge, e a ovest tra the Needles e Hurst Point e al largo delle acque della zona 2
Weymouth	All'interno di Portland Harbour e tra il fiume Wey e Portland Harbour
Plymouth	All'interno della linea che va da Cawsand a Breakwater sino a Staddon e al largo delle acque della zona 2
Falmouth	D'inverno: all'interno della linea che va da St. Anthony Head a Rosemullion D'estate: all'interno della linea che va da St. Anthony Head a Nare Point e al largo delle acque della zona 2
Fiume Camel	All'interno della linea che va da Stepper Point a Trebetherick Point e al largo delle acque della zona 2
Bridgewater	All'interno della barriera e al largo delle acque della zona 2

Fiume Avon (Avon)	D'inverno: all'interno della linea che va da Blacknore Point a Caldicot Pill, Porstkewett D'estate: all'interno della linea che va da Barry Pier a Steepholm e da lì sino a Brean Down e al largo delle acque della zona 2
<b>Zona 2</b>	
<i>Repubblica ceca</i>	
Diga del lago Lipno	
<i>Germania</i>	
Ems	Dalla linea tracciata attraverso l'Ems vicino all'entrata del porto di Papenburg tra il vecchio stabilimento di pompaggio di Diemen e l'apertura della diga a Halte fino alla linea di collegamento tra il vecchio faro di Greetsiel e il molo occidentale dell'entrata del porto di Eemshaven
Jade	All'interno della linea di collegamento fra il vecchio segnale a croce di Schillig e il campanile di Langwarden
Weser	Dal margine nordoccidentale del ponte ferroviario di Brema fino alla linea che collega i campanili di Langwarden e di Cappel, compresi i bracci laterali Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm e Schweiburg
Elba con Bützflether Süderelbe (dal km 0,69 fino alla foce nell'Elba), Ruthenstrom (dal km 3,75 fino alla foce nell'Elba), Wischhafener Süderelbe (dal km 8,03 fino alla foce nell'Elba)	Dal limite inferiore del porto di Amburgo fino alla linea che collega la boa sferica di Döse e il margine occidentale della diga di Friedrichskoog (Dieksand), compresa la Nebelnebe e gli affluenti Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau e Stör (ogni volta, dalla foce allo sbarramento)
Meldorfer Bucht	All'interno della linea che collega il margine occidentale della diga di Friedrichskoog (Dieksand) e la testa del molo occidentale di Büsum
Eider	Dalla foce del canale di Gieselau (km 22,64) fino alla linea tra il centro della fortezza (Tränke) e il campanile di Vollerwiek
Canale di Gieselau	Dalla foce nell'Eider fino alla foce nel Nord-Ostsee Kanal
Flensburger Förde	All'interno della linea di collegamento tra il faro di Kegnäs e Birknack e a nord del confine tedesco-danese nel Flensburger Förde
Schlei	All'interno della linea tra le teste del molo di Schleimünde
Eckernförder Bucht	All'interno della linea che collega Boknis-Eck e la punta nordorientale della terraferma vicino a Dänisch Nienhof
Kieler Förde	All'interno della linea che collega il faro di Bülk e il monumento ai caduti del mare di Laboe

Nord-Ostsee-Kanal compresi l'Audorfer See e lo Schirnauer See	Dalla linea che collega le teste del molo di Brunsbüttel fino alla linea che collega i segnali d'accesso di Kiel-Holtenau, compresi Obereidersee e Enge, Audorfer See, Borgstedter See e Enge, Schirnauer See, Flemhuder See e il canale di Achterwehrer
Trave	Dal margine nordoccidentale del ponte ferroviario di Lubecca compresi Pötenitzer Wiek e Dassower See, fino alla linea che collega la testa del molo meridionale interna e la testa del molo settentrionale esterna a Travemünde
Leda	Dall'entrata nell'avamposto della chiusa marittima di Leer fino alla foce nell'Eems
Hunte	Dal porto di Oldenburg e da 140 m a valle dell'Amalienbrücke a Oldenburg fino alla foce nel Weser
Lesum	Dalla confluenza dell'Hamme e Wümme (km 0,00) fino alla foce nel Weser
Este	Dall'acqua a valle della chiusa di Buxtehude (km 0,25) fino alla foce nell'Elba
Lühe	Dall'acqua a valle di Au-Mühle a Horneburg (km 0,00) fino alla foce nell'Elba
Schwinge	Dal margine settentrionale della chiusa di Salztor a Stade fino alla foce nell'Elba
Oste	Da 210 m al di sopra della linea mediana del ponte adibito al transito di veicoli sopra alla diga di Oste (km 69,360) fino alla foce nell'Elba
Pinnau	Dal margine sudoccidentale del ponte ferroviario di Pinneberg fino alla foce nell'Elba
Krückau	Dal margine sudoccidentale del ponte per Wedenkamp a Elmshorn fino alla foce nell'Elba
Stör	Dalla scala di marea di Rensing fino alla foce nell'Elba
Freiburger Hafenriel	Dal margine orientale della chiusa di Friburgo sull'Elba fino alla foce nell'Elba
Wismarbucht, Kirchsee, Brei- ting, Salzhaff e area por- tuale di Wismar	In direzione del mare aperto fino alla linea tra Hoher Wieschendorf Huk e il fanale di Timmendorf e la linea che collega il fanale di Gollwitz sull'isola di Poel e la punta meridionale della penisola di Wustrow
Warnow, compresi Breitling e i bracci laterali	A valle del Mühlendamm dal margine settentrionale del Geinitzbrücke a Rostock in direzione del mare fino alla linea che collega le punte settentrionali dei moli occidentale e orientale di Warnemünde
Le acque circondate dalla terraferma e dalle penisole di Darß e Zingst come pure dalle isole di Hiddensee e di Rügen (compresa la zona portuale di Stralsund)	in direzione del mare aperto tra: la penisola di Zingst e l'isola di Bock: fino alla latitudine 54° 26' 42' N, le isole di Bock e Hiddensee: fino alla linea che collega la punta settentrionale dell'isola di Bock alla punta meridionale dell'isola di Hiddensee, l'isola di Hiddensee e l'isola di Rügen (Bug): fino alla linea che collega la punta sudorientale di Neubessin a Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	In direzione del mare aperto fino alla linea che collega la punta orientale del Thiessower Haken (Südperd) alla punta orientale dell'isola di Ruden e proseguendo fino alla punta settentrionale dell'isola di Usedom (54° 10' 37' N, 13° 47' 51' E)
Ryck	A est del ponte di Steinbecker a Greifswald fino alla linea di collegamento sopra alle teste di molo
Le acque circondate dalla terraferma e dall'isola di Usedom (il Peenestrom, compresi la zona portuale di Wolgast e Achterwasser, e Oder Haff)	In direzione est fino alla frontiera con la Repubblica di Polonia nello Stettiner Haff
Uecker	Dal bordo sud-occidentale del ponte adibito al traffico di veicoli nell'Uekermünde alla linea di collegamento sopra alle teste di molo

*Nota:* Nel caso di navi il cui porto di armamento si trova in un altro Stato, va tenuto conto dell'articolo 32 del trattato di cooperazione Ems-Dollart dell' 8 aprile 1960 (BGBl. 1963 II, pag. 602).

#### Francia

La Gironda dal cippo chilometrico 48,50 alla zona a valle del punto dell'Ile de Patiras, fino al limite trasversale del mare definito dalla linea che collega la Pointe de Grave alla Pointe de Suzac;

la Loira da Cordemais (cippo chilometrico 25) al limite trasversale del mare definito dalla linea che congiunge la Pointe de Mindin alla Pointe de Penhoët;

la Senna dall'inizio del canale Tancarville alla linea trasversale del mare definita dalla linea che congiunge Cape Hode sulla riva destra al punto della riva sinistra in cui la diga prevista incontra la costa al di sotto di Berville;

la Vilaine da Arzal Dam al limite trasversale del mare definito dalla linea che congiunge la Pointe du Scal alla Pointe du Moustoir;

Lago di Ginevra.

#### Ungheria

Lago Balaton

#### Paesi Bassi

Dollard

Eems

Waddenzee: compresi i collegamenti con il Mare del Nord

IJsselmeer: compreso il Markermeer e l'IJmeer ma escluso il Gouwzee

Waterweg di Rotterdam e Scheur

Calandkanaal ad ovest del porto del Benelux

Hollands Diep

Breediep, Beerkanaal e porti collegati

Haringvliet e Vuile Gat: comprese le vie navigabili che si trovano fra Goeree-Overflakkee da un lato e Voorne-Putten e Hoekse Waard dall'altro

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer e Brouwershavense Gat: comprese tutte le vie navigabili che si trovano fra Schouwen-Duiveland e Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Schelda orientale e Roompot: comprese le vie navigabili che si trovano fra Walcheren, Noord-Beveland e Zuid-Beveland da un lato e Schouwen-Duiveland e Tholen dall'altro, escluso il canale Schelda-Reno

Schelda e Schelda occidentale e la sua foce a mare: comprese le vie navigabili che si trovano fra la Fiandra zelandese (Reemusch-Vlaanderen), da un lato, e Walcheren e Zuid-Beveland, dall'altro, escluso il canale Schelda-Reno

*Polonia*

Laguna di Stettino

Laguna di Kamień

Laguna della Vistola

Baia di Puck

Lago artificiale di Włocławski

Lago Śniardwy

Lago Niegocin

Lago Mamry

*Svezia*

Göta älv, delimitato a est dal ponte Göta älv e a ovest dal ponte Älvsborg

*Regno Unito*

SCOZIA	
Scapa Flow	All'interno dell'area delimitata dalle linee che vanno da Wharh, sull'isola di Flotta, a Martello Tower a South Walls, e da Point Cletts sull'isola di Hoy al punto di triangolazione di Thomson's Hill sull'isola di Fara e da lì sino al Gibraltar Pier sull'isola di Flotta
Kyle of Durness	A sud di Eilean Dubh

Cromarty Firth	All'interno della linea tra North Sutor e South Sutor
Inverness	All'interno della linea che collega Fort George a Chanonry Point
Findhorn Bay	All'interno della lingua di terra
Aberdeen	All'interno della linea che collega South Jetty a Abercromby Jetty
Montrose Basin	A ovest della linea che va da nord a sud attraverso l'entrata del porto al faro di Scurdie Ness
Fiume Tay — Dundee	All'interno della linea che va dal bacino di marea (bacino di pesca) di Dundee a Craig Head, East Newport
Firth of Forth e fiume Forth	All'interno del Firth of Forth ma non a est del ponte ferroviario di Forth
Dumfries	All'interno della linea che va da Airds Point a Scar Point
Loch Ryan	All'interno della linea che va da Cairn Point a Kircolm Point
Ayr Harbour	All'interno della barriera
The Clyde	Al di sopra delle acque della zona 1
Kyles of Bute	Tra Colintraive e Rhubodach
Campbeltown Harbour	All'interno della linea che va da Macringan's Point a Ottercharach Point
Loch Etive	All'interno del Loch Etive al di sopra delle cascate di Lora
Loch Leven	Al di sopra del ponte di Ballachulish
Loch Linnhe	A nord del segnale di Corran Point
Loch Eil	L'intero lago
Caledonian Canal	I laghi Lochy, Oich e Ness
Kyle of Lochalsh	All'interno del Kyle Akin non a ovest del segnale di Eilean Ban né a est di Eileanan Dubha
Loch Carron	Tra Stromemore e Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	All'interno della linea che va dal segnale di Ullapool Point a Aultnaharrie
Kylesku	Attraverso Loch Cairnbawn nell'area tra la punta più orientale di Garbh Eilean e la punta più occidentale di Eilean na Rainich
Stornoway Harbour	All'interno della linea che va da Arnish Point al lato nordoccidentale del faro di Sandwick Bay

The Sound of Scalpay	Non a est di Berry Cove (Scalpay) né a ovest di Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay e Tarbert Harbour	Entro un miglio dalla costa dell'isola di Harris
Loch Awe	L'intero lago
Loch Katrine	L'intero lago
Loch Lomond	L'intero lago
Loch Tay	L'intero lago
Loch Loyal	L'intero lago
Loch Hope	L'intero lago
Loch Shin	L'intero lago
Loch Assynt	L'intero lago
Loch Glascarnoch	L'intero lago
Loch Fannich	L'intero lago
Loch Maree	L'intero lago
Loch Gairloch	L'intero lago
Loch Monar	L'intero lago
Loch Mullardach	L'intero lago
Loch Cluanie	L'intero lago
Loch Loyne	L'intero lago
Loch Garry	L'intero lago
Loch Quoich	L'intero lago
Loch Arkaig	L'intero lago
Loch Morar	L'intero lago
Loch Shiel	L'intero lago
Loch Earn	L'intero lago
Loch Rannoch	L'intero lago



Loch Tummel	L'intero lago
Loch Ericht	L'intero lago
Loch Fionn	L'intero lago
Loch Glass	L'intero lago
Loch Rimsdale/nan Clar	L'intero lago
IRLANDA DEL NORD	
Strangford Lough	All'interno della linea che va da Cloghy Point a Dogtail Point
Belfast Lough	All'interno della linea che va da Holywood a Macedon Point
Larne	All'interno della linea che va dal molo di Larne al molo dei traghetti sull'isola di Magee
Fiume Bann	Dalle estremità verso il mare aperto dei frangiflutti al ponte di Toome
Lough Erne	La parte superiore e inferiore del Lough Erne
Lough Neagh	Entro 2 miglia dalla costa
COSTA ORIENTALE DELL'INGHILTERRA	
Berwick	All'interno dei frangiflutti
Warkworth	All'interno dei frangiflutti
Blyth	All'interno delle teste di molo esterne
Fiume Tyne	Da Dunston Staithes alle teste del molo di Tyne
Fiume Wear	Da Fatfield alle teste del molo di Sunderland
Seaham	All'interno dei frangiflutti
Hartlepool	All'interno della linea che va da Middleton Jetty alla vecchia testa del molo All'interno della linea che collega la testa del molo settentrionale alla testa del molo meridionale
Fiume Tees	All'interno della linea in direzione ovest da Government Jetty alla diga sul Tees
Whitby	All'interno delle teste del molo di Whitby
Fiume Humber	All'interno della linea che va da North Ferriby a South Ferriby
Bacino di Grimsby	All'interno della linea che va dal molo occidentale del bacino di marea al molo orientale dei bacini di pesca, sulla banchina nord

Boston	All'interno del New Cut
Fiume Dutch	L'intero canale
Fiume Hull	Da Beverley Beck fino al fiume Humber
Kielder Water	L'intero lago
Fiume Ouse	Al di sotto della chiusa di Naburn
Fiume Trent	Al di sotto della chiusa di Cromwell
Fiume Wharfe	Dalla confluenza con il fiume Ouse fino al ponte di Tadcaster
Scarborough	All'interno delle teste di molo di Scarborough
GALLES E COSTA OCCIDENTALE DELL'INGHILTERRA	
Fiume Severn	A nord della linea che va in direzione ovest da Sharpness Point (51° 43,4' N) agli sbarramenti di Llanthony e Maisemore e al largo delle acque della zona 3
Fiume Wye	A Chepstow, latitudine nord (51° 38,0' N) fino a Monmouth
Newport	A nord del passaggio dei cavi elettrici aerei a Fifoots Points
Cardiff	All'interno della linea che va dalla gettata sud alla testa del molo di Penarth Le acque racchiuse a ovest dalla diga della baia di Cardiff
Barry	All'interno della linea che collega le estremità verso il mare dei frangiflutti
Port Talbot	All'interno della linea che collega le estremità verso il mare dei frangiflutti sul fiume Afran all'esterno dei bacini chiusi
Neath	All'interno della linea in direzione nord dall'estremità verso il mare della gettata per petroliere della baia di Baglan (51° 37,2' N, 3° 50,5' W)
Llanelli e Burry Port	All'interno dell'area delimitata dalla linea che va dal molo occidentale di Burry Port a Whiteford Point
Milford Haven	All'interno della linea tracciata a sud di Hook Point fino a Thorn Point
Fishguard	All'interno della linea che collega le estremità verso il mare dei frangiflutti nord e est
Cardigan	All'interno dello stretto di Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	All'interno delle estremità verso il mare dei frangiflutti

Aberdyfi	All'interno della linea che va dalla stazione ferroviaria di Aberdyfi alla boa sferica di Twyni Bach
Barmouth	All'interno della linea che va dalla stazione ferroviaria di Barmouth a Penrhyn Point
Portmadoc	All'interno della linea che va da Harlech Point a Graig Ddu
Holyhead	All'interno dell'area delimitata dai frangiflutti principali e della linea tracciata dall'estremità dei frangiflutti a Brynglas Point, baia di Towyn
Stretto di Menai	All'interno dello stretto di Menai tra la linea che collega Aber Menai Point a Belan Point e la linea che collega Beaumaris Pier a Pen-y-Coed Point
Conway	All'interno della linea che va da Mussel Hill a Tremlyd Point
Llandudno	All'interno dei frangiflutti
Rhyl	All'interno dei frangiflutti
Fiume Dee	Al di sopra della banchina di Connah fino al punto di estrazione dell'acqua a Barrelwell Hill
Fiume Mersey	All'interno della linea tra il faro di Rock e il bacino nordoccidentale di Seaforth ma esclusi gli altri bacini
Preston e Southport	All'interno della linea che va da Lytham a Southport e all'interno dei bacini di Preston
Fleetwood	All'interno della linea che va dal segnale di Low a Knott
Fiume Lune	All'interno della linea che va da Sunderland Point a Chapel Hill fino al bacino di Glasson incluso
Barrow	All'interno della linea che collega Haws Point, isola di Walney allo scalo di alaggio dell'isola di Roa
Whitehaven	All'interno dei frangiflutti
Workington	All'interno dei frangiflutti
Maryport	All'interno dei frangiflutti
Carlisle	All'interno della linea che collega Point Carlisle a Torduff
Coniston Water	L'intero lago
Derwentwater	L'intero lago
Ullswater	L'intero lago
Windermere	L'intero lago

INGHILTERRA MERIDIONALE	
Blakeney e Morston Porto e vie d'accesso	A est della linea tracciata a sud di Blakeney Point fino all'entrata del fiume Stiffkey
Fiumi Orwell e Stour	Il fiume Orwell all'interno della linea che va dai frangiflutti di Blackmanshead a Landguard Point e al largo delle acque della zona 3
Fiume Blackwater	Tutte le vie navigabili all'interno della linea che va dall'estremità sudoccidentale dell'isola di Mersea fino a Sales Point
Fiume Crouch e fiume Roach	Il fiume Crouch all'interno della linea che va da Holliwel Point a Foulness Point, compreso il fiume Roach
Fiume Tamigi e suoi affluenti	Il fiume Tamigi al di sopra della linea tracciata da nord a sud attraverso l'estremità orientale del molo della banchina di Denton, Gravesend fino alla chiusa di Teddington
Fiume Medway e Swale	Il fiume Medway dalla linea tracciata da Garrison Point alla Grain Tower, fino alla chiusa di Allington; e Swale da Whitstable al fiume Medway
Fiume Stour (Kent)	Il fiume Stour al di sopra della foce sino all'approdo a Flagstaff Reach
Porto di Dover	All'interno delle linee tracciate tra le entrate orientale e occidentale del porto
Fiume Rother	Il fiume Rother al di sopra della stazione del segnale di marea a Camber fino alla chiusa di Scots Float e alla chiusa di entrata sul fiume Brede
Fiume Adur e Southwick Canal	All'interno della linea tracciata attraverso l'entrata del porto di Shoreham fino alla chiusa del canale di Southwick e all'estremità occidentale della banchina di Tarmac
Fiume Arun	Il fiume Arun al di sopra del molo di Littlehampton fino alla marina di Littlehampton
Fiume Ouse (Sussex) Newhaven	Il fiume Ouse dalla linea tracciata attraverso i moli dell'entrata del porto di Newhaven fino all'estremità settentrionale della banchina nord
Brighton	La parte esterna della marina di Brighton all'interno della linea che va dall'estremità meridionale della banchina ovest all'estremità settentrionale della banchina sud
Chichester	All'interno della linea tracciata tra Eastoke point e la guglia della chiesa, West Wittering e al largo delle acque della zona 3
Porto di Langstone	All'interno della linea tracciata tra Eastney Point e Gunner Point
Portsmouth	All'interno della linea tracciata attraverso l'entrata del porto da Port Blockhaus fino alla Round Tower
Bembridge, isola di Wight	All'interno del porto di Brading
Cowes, isola di Wight	Il fiume Medina all'interno della linea che va dal segnale dei frangiflutti sulla riva orientale al faro sulla riva occidentale

Southampton	All'interno della linea che va da Calshot Castle alla boa sferica di Hook
Beaulieu River	All'interno di Beaulieu River, non a est della linea tracciata da nord a sud attraverso Inchmery House
Lago Keyhaven	All'interno della linea tracciata in direzione nord dal segnale basso di Hurst Point alla palude di Keyhaven
Christchurch	The Run
Poole	All'interno della linea del traghetto a fune tra Sandbanks e South Haven Point
Exeter	All'interno della linea tracciata da est a ovest da Warren Point alla stazione di battelli di salvataggio costiera di fronte a Checkstone Ledge
Teignmouth	All'interno del porto
Fiume Dart	All'interno della linea che va da Kettle Point a Battery Point
Fiume Salcombe	All'interno della linea che va da Splat Point a Limebury Point
Plymouth	All'interno della linea che va dal molo di Mount Batten a Raveness Point attraverso l'isola di Drake; il fiume Yealm all'interno della linea che va da Warren Point a Misery
Fowey	All'interno del porto
Falmouth	All'interno della linea che va da St. Anthony Head a Pendennis Point
Fiume Camel	All'interno della linea che va da Gun Point a Brea Hill
Fiumi Taw e Torridge	All'interno della linea orientata a 200° dal faro di Crow Point fino alla costa a Skern Point
Bridgewater	A sud della linea tracciata in direzione est da Stert Point (51° 13,0' N)
Fiume Avon (Avon)	All'interno della linea che va da Avonmouth Pier a Wharf Point, fino alla diga di Netham

CAPO 2

### Zona 3

*Belgio*

Schelda marittima (a valle della rada di Anversa)

*Bulgaria*

Danubio: dal km 845,650 al km 374,100

*Repubblica ceca*

Laghi artificiali: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice e Nové Mlýny III

Laghi per l'estrazione di ghiaia sabbiosa: Ostrožná Nová Ves e Tovačov

*Germania*

Danubio	Da Kelheim (km 2 414,72) fino al confine austro-tedesco a Jochenstein
Reno con Lampertheimer Altrhein (dal km 4,75 al Reno), Altrhein Stockstadt-Erfelden (dal km 9,80 al Reno)	Dal confine svizzero-tedesco al confine olandese-tedesco
Elba (Norderelbe) compresa Süderelbe en Köhlbrand	Dalla foce del canale laterale dell'Elba (Elbe-Seiten canal) al limite inferiore del porto di Amburgo
Müritz	

*Francia*

l'Adour dal Bec du Gave al mare;

l'Aulne dalla chiusa di Châteaulin al limite trasversale del mare definito dal Passage de Rosnoën;

il Blavet da Pontivy al Pont du Bonhomme;

il canale di Calais;

la Charente dal ponte di Tonny-Charente al limite trasversale del mare definito dalla linea che attraversa il centro del segnale a valle sulla riva sinistra e il centro del Fort de la Pointe;

la Dordogne dalla confluenza con la Lidoire al Bec d'Ambès;

la Garonna dal ponte di Castet en Dorthe al Bec d'Ambès;

la Gironda dal Bec d'Ambès alla linea trasversale al cippo chilometrico 48,50 e che attraversa il punto a valle dell'Ile de Patiras;

l'Hérault dal porto di Bessan al mare, fino al limite superiore della zona intertidale;

l'Isle dalla confluenza con la Dronne alla confluenza con la Dordogne;

la Loira dalla confluenza con la Maine fino a Cordemais (cippo chilometrico 25);

la Marne dal ponte di Bonneuil (cippo chilometrico 169bis900) e la chiusa di St Maure fino alla confluenza con la Senna;

Fiume Reno;

la Nive dalla diga di Haitze a Ustaritz alla confluenza con l'Adour;

l'Oise dalla chiusa di Janville fino alla confluenza con la Senna;

l'Orb da Sérignan fino al mare, fino al limite superiore della zona intertidale;

il Rodano dal confine con la Svizzera al mare, fatta eccezione per il Piccolo Rodano;

la Saona dal Pont de Bourgogne di Chalon-sur-Saône fino alla confluenza con il Rodano;

la Senna dalla chiesa di Nogent-sur-Seine all'inizio del canale di Tancarville;

la Sèvre Niortaise dalla chiesa di Marans presso il limite trasversale del mare di fronte al posto di guardia fino alla foce;

la Somme dalla riva a valle del Pont de la Portelette ad Abbeville al viadotto delle Noyelles fino alla ferrovia di Saint-Valéry-sur-Somme;

la Vilaine da Redon (cippo chilometrico 89,345) alla diga di Arzal;

Lago Amance;

Lago Annecy;

Lago Biscarosse;

Lago Bourget;

Lago Carcans;

Lago Cazaux;

Lago Der-Chantecoq;

Lago Guerlédan;

Lago Hourtin;

Lago Lacanau;

Lago Orient;

Lago Pareloup;

Lago Parentis;

Lago Sanguinet;

Lago Serre-Ponçon;

Lago Temple.

#### *Croazia*

Danubio: dal km 1 295 + 500 al km 1 433 + 100

Fiume Drava: dal km 0 al km 198 + 600

Fiume Sava: dal km 210 + 800 al km 594 + 000

Fiume Kupa: dal km 0 al km 5 + 900

Fiume Una: dal km 0 al km 15

*Ungheria*

Danubio: dal km 1 812 al km 1 433

Danubio Moson: dal km 14 al km 0

Danubio Szentendre: dal km 32 al km 0

Danubio Ráckeve: dal km 58 al km 0

Fiume Tisza: dal km 685 al km 160

Fiume Dráva: dal km 198 al km 70

Fiume Bodrog: dal km 51 al km 0

Fiume Kettős-Körös: dal km 23 al km 0

Fiume Hármas-Körös: dal km 91 al km 0

Canale Sió: dal km 23 al km 0

*Lago Velence**Lago Fertő**Paesi Bassi**Reno*

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwilde, Belterwilde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartmeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsesloten IJ, Noordzeekanaal, porto di IJmuiden, zona portuale di Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canale Amsterdam-Reno, Veerse Meer, canale Schelda-Reno fino al punto in cui affluisce nel Volkerak, Amer, Bergsche Maas, la Mosa a valle di Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (a est del porto del Benelux), Hartelkanaal

*Austria*

Danubio: dal confine con la Germania al confine con la Slovacchia

Inn: dalla foce alla centrale elettrica di Passau-Ingling

Traun: dalla foce al km 1,80

Enns: dalla foce al km 2,70

March: fino al km 6,00

*Polonia*

— Fiume Biebrza: dall'estuario del canale Augustowski fino all'estuario del fiume Narwia

— Fiume Brda: dal collegamento con il canale Bydgoski a Bydgoszcz fino all'estuario del fiume Vistola



- Fiume Bug: dall'estuario del fiume Muchawiec fino all'estuario del fiume Narwia
- Lago Dąbie: fino al confine con le acque salate interne
- Canale Augustowski: dal collegamento con il fiume Biebrza fino al confine di Stato, compresi i laghi situati lungo tale canale
- Canale Bartnicki: dal lago Ruda Woda fino al lago Bartężek incluso
- Canale Bydgoski
- Canale Elbląski: dal lago Druzno fino al lago Jeziorak e al lago Szeląg Wielki compresi, come pure i laghi situati lungo tale canale, nonché la via secondaria in direzione di Zalewo dal lago Jeziorak al lago Ewingi inclusi
- Canale Gliwicki insieme con il canale Kędzierzyński
- Canale Jagielloński: dal collegamento con il fiume Elbląg al fiume Nogat
- Canale Łaczański
- Canale Ślesiński insieme con i laghi situati lungo tale canale e il lago Gopło
- Canale Żerański
- Fiume Martwa Wisła: dal fiume Vistola a Przegalina fino al confine con le acque salate interne
- Fiume Narew: dall'estuario del fiume Biebrza fino all'estuario del fiume Vistola, compreso il lago Zegrzyński
- Fiume Nogat: dal fiume Vistola fino all'estuario della laguna della Vistola
- Fiume Noteć (superiore) dal lago Gopło fino al collegamento con il canale Górnonotecki e il canale Górnonotecki e il fiume Noteć (inferiore) dal collegamento con il canale Bydgoski fino all'estuario del fiume Warta
- Fiume Nysa Łużycka da Gubin all'estuario del fiume Oder
- Fiume Oder: dalla città di Racibórz fino al collegamento con il fiume Oder orientale che diventa il fiume Regalica dall'apertura Klucz-Ustowo, compreso tale fiume e i suoi bracci laterali fino al lago Dąbie nonché la via secondaria del fiume Oder dalla chiusa di Opatowice fino alla chiusa della città di Wrocław
- Fiume Oder occidentale: dallo sbarramento a Widuchowa (704,1 km del fiume Oder) fino al confine con le acque salate interne, compresi i bracci laterali nonché l'apertura Klucz-Ustowo che collega l'Oder orientale con l'Oder occidentale
- Fiume Parnica e apertura Parnicki: dall'Oder occidentale fino al confine con le acque salate interne
- Fiume Pisa: dal lago Roś fino all'estuario del fiume Narew
- Fiume Szkarpada: dal fiume Vistola fino all'estuario della laguna della Vistola
- Fiume Warta: dalla baia Ślesiński fino al lago dell'estuario del fiume Oder
- Sistema del Wielkie Jeziora Mazurskie comprendente i laghi collegati dai fiumi e dai canali che costituiscono una via principale dal lago Roś (compreso) a Pisz fino al canale Węgorzewski (compreso) a Węgorzewo, insieme con i laghi: Seksty, Mikołajskie, Tały, Tałowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty e Święcajty, compresi il canale Giżycki, il canale Niegociński e il canale Piękna Góra, e una via secondaria del lago Ryńskie (compreso) a Ryn fino al lago Nidzkie (fino a 3 km, che costituisce un confine con la riserva del «lago Nidzkie»), insieme con i laghi: Beldany, Guzianka Mała e Guzianka Wielka
- Fiume Vistola: dall'estuario del fiume Przemsza fino al collegamento con il canale Łaczański nonché dall'estuario di tale canale a Skawina fino all'estuario del fiume Vistola nella baia di Danzica, escluso il lago artificiale Włocławski

*Romania*

Danubio: dalla frontiera serbo-romena (km 1 075) al Mar Nero sul braccio di Sulina

Danubio–canale del Mar Nero (64,410 km di lunghezza): dalla confluenza con il Danubio, al km 299,300 di tale fiume presso Cernavodă (rispettivamente km 64,410 del canale), fino al porto di Constanta sud–Agigea (km «0» del canale)

Poarta Albă–canale di Midia Năvodari (34,600 km di lunghezza): dalla confluenza con il Danubio –canale del Mar Nero al km 29,410 presso Poarta Albă (rispettivamente km 27,500 del canale) fino al porto di Midia (km «0» del canale)

*Slovacchia*

Danubio: dal km 1 880,26 al km 1 708,20

Canale Danubio: dal km 1 851,75 al km 1 811,00

Fiume Váh: dal km 0,00 al km 70,00

Fiume Morava: dal km 0,00 al km 6,00

Fiume Bodrog: dal km 49,68 al km 64,85

Laghi artificiali: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

*Svezia*

Canale Trollhätte e Göta älv, dal parallelo di latitudine attraverso la boa sferica di Bastugrunds fino al ponte Göta älv

Lago Mälaren

I porti di Stoccolma, delimitati a nord-ovest dal ponte Lidingö, a nord-est dalla linea che attraversa il faro Elfviksgrund a 135-315 gradi e a sud dal ponte Skuru

Canale Södertälje e i porti di Södertälje, delimitati a nord dalla chiusa di Södertälje e a sud dal parallelo di latitudine N 59° 09' 00"

*Regno Unito*

SCOZIA	
Leith (Edimburgo)	All'interno dei frangiflutti
Glasgow	Strathclyde Loch
Crinan Canal	Da Crinan fino a Ardrishaig
Caledonian Canal	Le sezioni del canale
IRLANDA DEL NORD	
Fiume Lagan	Dallo sbarramento del Lagan a Stranmillis
INGHILTERRA ORIENTALE	
Fiume Wear (non soggetto a marea)	Dal vecchio ponte ferroviario, Durham fino a Prebends Bridge, Durham
Fiume Tees	A monte dello sbarramento del Tees

Bacino di Grimsby	All'interno delle chiuse
Bacino di Immingham	All'interno delle chiuse
Bacini di Hull	All'interno delle chiuse
Bacino di Boston	All'interno delle porte della chiusa
Aire and Calder Navigation	Dai bacini di Goole fino a Leeds; confluenza con il Leeds and Liverpool canal; confluenza Bank Dole fino a Selby (chiusa del fiume Ouse); confluenza Castleford fino a Wakefield (chiusa discendente)
Fiume Ancholme	Dalla chiusa di Ferriby fino a Brigg
Calder and Hebble Canal	Da Wakefield (chiusa discendente) fino alla chiusa di Broadcut Top
Fiume Foss	Dalla confluenza (Blue Bridge) con il fiume Ouse fino a Monk Bridge
Fosdyke Canal	Dalla confluenza con il fiume Trent fino a Brayford Pool
Bacino di Goole	All'interno delle porte della chiusa
Hornsea Mere	L'intero canale
Fiume Hull	Dalla chiusa di Struncheon Hill a Beverley Beck
Market Weighton Canal	Dalla chiusa del fiume Humber alla chiusa di Sod Houses
New Junction Canal	L'intero canale
Fiume Ouse	Dalla chiusa di Naburn a Nun Monkton
Sheffield and South Yorkshire Canal	Dalla chiusa di Keadby alla chiusa di Tinsley
Fiume Trent	Dalla chiusa di Cromwell a Shardlow
Fiume Witham	Dalla chiusa di Boston a Brayford Poole (Lincoln)
GALLES E INGHILTERRA OCCIDENTALE	
Fiume Severn	Al di sopra di Llanthony e degli sbarramenti di Maisemore
Fiume Wye	Al di sopra di Monmouth
Cardiff	Lago di Roath Park
Port Talbot	All'interno dei bacini chiusi

Swansea	All'interno dei bacini chiusi
Fiume Dee	Al di sopra del punto di estrazione dell'acqua di Barrelwell Hill
Fiume Mersey	I bacini (escluso il bacino di Seaforth)
Fiume Lune	Al di sopra del bacino di Glasson
Fiume Avon (Midland)	Dalla chiusa di Tewkesbury a Evesham
Gloucester	Bacini della città di Gloucester, canale Gloucester/Sharpness
Lago Hollingworth	L'intero lago
Manchester Ship Canal	L'intero canale e i bacini di Salford compreso il fiume Irwell
Lago Pickmere	L'intero lago
Fiume Tawe	Tra lo sbarramento marittimo/marina e lo stadio di atletica di Morfa
Lago Rudyard	L'intero lago
Fiume Weaver	Al di sotto di Northwich
INGHILTERRA MERIDIONALE	
Fiume Nene	Wisbech Cut e il fiume Nene fino alla chiusa di Dog-in a-Doublet
Fiume Great Ouse	Kings Lynn Cut e il fiume Great Ouse al di sotto del ponte stradale di West Lynn
Yarmouth	L'estuario del fiume Yare dalla linea tracciata tra le estremità dei moli di entrata settentrionale e meridionale, compreso Breydon Water
Lowestoft	Il porto di Lowestoft al di sotto della chiusa di Mutford fino alla linea tracciata tra i moli di entrata dell'avamposto
Fiumi Alde e Ore	Al di sopra dell'entrata verso il fiume Ore fino a Westrow Point
Fiume Deben	Al di sopra dell'entrata del fiume Deben fino a Felixstowe Ferry
Fiumi Orwell e Stour	Dalla linea tracciata da Fagbury Point a Shotley Point sul fiume Orwell fino al bacino di Ipswich; e dalla linea tracciata da nord a sud attraverso Erwarton Ness sul fiume Stour fino a Manningtree
Chelmer and Blackwater Canal	A est della chiusa di Beeleigh
Fiume Tamigi e suoi affluenti	Il fiume Tamigi al di sopra della chiusa di Teddington fino a Oxford

Fiume Adur e Southwick Canal	Il fiume Adur al di sopra dell'estremità occidentale della banchina di Tarmac, e all'interno del Southwick Canal
Fiume Arun	Il fiume Arun al di sopra della marina di Littlehampton
Fiume Ouse (Sussex), Newhaven	Il fiume Ouse al di sopra dell'estremità settentrionale della banchina nord
Bewl Water	L'intero lago
Grafham Water	L'intero lago
Rutland Water	L'intero lago
Lago Thorpe Park	L'intero lago
Chichester	A est della linea che collega Cobnor Point a Chalkdock Point
Christchurch	All'interno del porto di Christchurch escluso the Run
Exeter Canal	L'intero canale
Fiume Avon (Avon)	I bacini della città di Bristol Dalla diga di Netham fino allo sbarramento di Pulteney

*ALLEGATO II*

REQUISITI TECNICI MINIMI APPLICABILI ALLE UNITÀ NAVALI ADIBITE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA DELLE  
ZONE 1, 2, 3 E 4.

I requisiti tecnici applicabili alle unità navali sono quelli stabiliti nella norma ES-TRIN 2015/1.

---

## ALLEGATO III

## MATERIE PER LE QUALI POSSONO ESSERE ADOTTATI REQUISITI TECNICI SUPPLEMENTARI APPLICABILI ALLE UNITÀ NAVALI DELLE VIE NAVIGABILI INTERNE DELLE ZONE 1 E 2 E DELLA ZONA NON COLLEGATA 3

Gli eventuali requisiti tecnici aggiuntivi adottati da uno Stato membro in conformità all'articolo 23, paragrafi 1 e 2, della presente direttiva riguardanti le unità navali che navigano nel territorio di detto Stato membro sono limitati alle seguenti materie.

## 1. Definizioni

- necessarie per la comprensione dei requisiti aggiuntivi

## 2. Stabilità

- Rafforzamento della struttura
- Certificato/attestato di una società di classificazione riconosciuta

## 3. Distanza di sicurezza e bordo libero

- Bordo libero
- Distanza di sicurezza

## 4. Tenuta stagna delle aperture dello scafo e delle sovrastrutture

- Sovrastrutture
- Porte
- Finestre e portelli di osteriggio
- Boccaporti delle stive
- Altre aperture (tubi di aerazione, di scarico, ecc.)

## 5. Armamento

- Ancore e catene
- Luci di navigazione
- Segnali acustici
- Bussola
- Radar
- Impianti ricetrasmittenti
- Mezzi di salvataggio
- Disponibilità di carte nautiche

## 6. Disposizioni complementari per le navi da passeggeri

- Stabilità (forza del vento, criteri)
- Mezzi di salvataggio
- Bordo libero
- Distanza di sicurezza
- Visibilità dalla timoneria

## 7. Convogli e trasporto di container

- Collegamento spintore bettolina
  - Stabilità delle unità navali o bettoline che trasportano container
-



## ALLEGATO IV

MATERIE PER LE QUALI POSSONO ESSERE ADOTTATE RIDUZIONI AI REQUISITI TECNICI PER LE UNITA' NAVALI  
DELLE VIE NAVIGABILI INTERNE DELLE ZONE 3 E 4

Gli eventuali requisiti tecnici ridotti autorizzati da un Stato membro in conformità all'articolo 23, paragrafo 4, della presente direttiva per le navi che navigano esclusivamente sulle vie navigabili interne della zona 3 o 4 del territorio di detto Stato membro sono limitati alle seguenti materie.

## Zona 3

- Dispositivi di ancoraggio, inclusa la lunghezza delle catene per ancore
- Velocità (in marcia avanti)
- Mezzi di salvataggio collettivi
- Status a doppia compartimentazione
- Visibilità dalla timoneria

## Zona 4

- Dispositivi di ancoraggio, inclusa la lunghezza delle catene per ancore
  - Velocità (in marcia avanti)
  - Mezzi di salvataggio
  - Status a doppia compartimentazione
  - Visibilità dalla timoneria
  - Secondo sistema di propulsione indipendente
-

## ALLEGATO V

## DISPOSIZIONI PROCEDURALI DETTAGLIATE

## Articolo 2.01

**Commissioni di ispezione**

1. Gli Stati membri devono istituire commissioni di ispezione.
2. Le commissioni di ispezione devono essere composte da un presidente e da esperti.  
Devono parte di ciascuna commissione, a titolo di esperti, almeno:
  - a) un funzionario dell'amministrazione competente per la navigazione interna;
  - b) un esperto in materia di costruzione delle navi adibite alla navigazione interna e delle loro macchine;
  - c) un esperto di navigazione titolare di licenza per la conduzione di navi adibite alla navigazione interna, che autorizza il titolare a condurre l'unità navale da ispezionare.
3. Il presidente e gli esperti di ciascuna commissione devono essere designati dalle autorità dello Stato membro in cui la commissione è costituita. All'atto dell'accettazione dell'incarico, il presidente e gli esperti devono rilasciare una dichiarazione scritta nella quale dichiarano che svolgeranno il proprio compito in piena indipendenza. I funzionari non sono tenuti a rilasciare una dichiarazione.
4. Le commissioni di ispezione possono farsi assistere da esperti specializzati in conformità alle disposizioni nazionali vigenti.

## Articolo 2.02

(Senza oggetto)

## Articolo 2.03

**Presentazione dell'unità navale all'ispezione**

1. Il proprietario, o il suo rappresentante, deve presentare l'unità navale all'ispezione priva di carico, pulita e equipaggiata. Egli è tenuto a fornire l'assistenza necessaria all'ispezione, ad esempio mettendo a disposizione una lancia adatta e il personale necessario, e agevolando l'ispezione delle parti dello scafo o degli impianti che non sono direttamente accessibili o visibili.
2. In occasione della prima visita, la commissione deve richiedere un'ispezione a secco. Si può derogare all'ispezione a secco qualora si possa produrre un certificato di classificazione o un attestato da parte di una società di classificazione riconosciuta che dichiara che la costruzione soddisfa i requisiti da essa stabiliti o qualora venga prodotto un certificato che dimostra che un'autorità competente ha già effettuato un'ispezione a secco per altri fini. In caso di ispezione periodica o delle ispezioni di cui all'articolo 14 della presente direttiva, la commissione può richiedere un'ispezione a secco.

Nel caso di una prima ispezione di motonavi o convogli o nel caso di importanti modifiche agli apparati di propulsione o di governo, la commissione di ispezione deve procedere a prove in navigazione.

3. La commissione di ispezione può richiedere ispezioni e prove in marcia supplementari, nonché altre note giustificative. Tale disposizione si deve applicare anche durante la fase di costruzione dell'unità navale.

*Articolo 2.04**(Senza oggetto)**Articolo 2.05**(Senza oggetto)**Articolo 2.06**(Senza oggetto)**Articolo 2.07***Menzioni e modifiche del certificato dell'Unione per la navigazione interna**

1. Il proprietario di un'unità navale, o il suo rappresentante, deve comunicare all'autorità competente qualsiasi cambiamento di nome o di proprietà, di stazza, nonché di immatricolazione o di porto di armamento dell'unità navale e deve fare pervenire a detta autorità il certificato dell'Unione per la navigazione interna per consentirne la modifica.
2. Qualsiasi autorità competente può modificare il certificato dell'Unione per la navigazione interna.
3. Se un'autorità competente apporta una variazione o aggiunge un'informazione al certificato dell'Unione per la navigazione interna, deve informarne l'autorità competente che ha rilasciato tale certificato.

*Articolo 2.08**(Senza oggetto)**Articolo 2.09***Ispezione periodica**

1. L'unità navale deve essere sottoposta a un'ispezione periodica prima che giunga a scadenza il suo certificato dell'Unione per la navigazione interna.
2. L'autorità competente deve stabilire un nuovo periodo di validità del certificato dell'Unione per la navigazione interna in base ai risultati di tale ispezione.
3. Il periodo di validità è menzionato nel certificato dell'Unione per la navigazione interna ed è portato all'attenzione dell'autorità che ha rilasciato tale certificato.
4. Se, invece di prorogare la validità del certificato dell'Unione per la navigazione interna, lo si sostituisce con uno nuovo, il certificato precedente deve essere restituito all'autorità competente che lo ha rilasciato.

*Articolo 2.10***Ispezione volontaria**

Il proprietario di un'unità navale, o il suo rappresentante, può chiedere in ogni momento che l'unità navale sia sottoposta a ispezione volontaria.

Tale richiesta di ispezione deve essere soddisfatta.

*Articolo 2.11*

(Senza oggetto)

*Articolo 2.12*

(Senza oggetto)

*Articolo 2.13*

(Senza oggetto)

*Articolo 2.14*

(Senza oggetto)

*Articolo 2.15***Oneri**

Devono essere a carico del proprietario dell'unità navale, o del suo rappresentante, tutti gli oneri derivanti dall'ispezione dell'unità navale e dal rilascio del certificato dell'Unione per la navigazione interna, in funzione di una tariffa speciale fissata da ciascuno Stato membro.

*Articolo 2.16***Informazioni**

L'autorità competente può permettere a chiunque dimostri di avere un interesse legittimo di prendere conoscenza del contenuto del certificato dell'Unione per la navigazione interna, nonché fornire agli interessati estratti o copie conformi di tale certificato autenticati e definiti come tali.

*Articolo 2.17***Registro dei certificati dell'Unione per la navigazione interna**

1. Le autorità competenti devono conservare l'originale o una copia di tutti i certificati dell'Unione per la navigazione interna che hanno rilasciato su cui devono riportare tutte le informazioni e le variazioni, nonché le cancellazioni e le sostituzioni dei certificati stessi. Devono aggiornare di conseguenza il registro di cui all'articolo 17 della presente direttiva.

2. Per consentire di attuare le misure amministrative necessarie per mantenere la sicurezza e il corretto svolgimento della navigazione e per attuare gli articoli da 2.02 a 2.15 del presente allegato così come gli articoli 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 e 22 della presente direttiva, le autorità competenti di altri Stati membri e degli Stati firmatari della convenzione di Mannheim e, nella misura in cui sia garantito un livello equivalente di riservatezza, i paesi terzi sulla base di accordi amministrativi possono ottenere l'accesso al registro in modalità di sola lettura conformemente al modello di cui all'allegato II.

#### *Articolo 2.18*

### **Numero unico europeo di identificazione delle navi**

1. Il numero unico europeo di identificazione delle navi (ENI), è costituito da otto cifre arabe conformemente all'allegato II della presente direttiva.
2. Se l'unità navale non possiede un ENI al momento del rilascio del certificato dell'Unione per la navigazione interna, il numero deve essere attribuito all'unità navale dall'autorità competente dello Stato membro in cui essa è stata immatricolata o in cui si trova il porto di armamento.

Per le unità navali di paesi in cui l'attribuzione di ENI non è possibile, l'ENI da apporre sul certificato dell'Unione per la navigazione interna deve essere attribuito dall'autorità competente che rilascia tale certificato.

3. Il proprietario dell'unità navale, o il suo rappresentante, deve richiedere all'autorità competente l'attribuzione dell'ENI. Il proprietario, o il suo rappresentante, è inoltre responsabile dell'apposizione sull'unità navale dell'ENI che risulta dal certificato dell'Unione per la navigazione interna.

#### *Articolo 2.19*

*(Senza oggetto)*

#### *Articolo 2.20*

### **Notifiche**

Ogni Stato membro o le sue autorità competenti devono notificare alla Commissione e agli altri Stati membri o alle altre autorità competenti:

- a) i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici che, unitamente alla rispettiva autorità nazionale competente, sono responsabili dell'applicazione dell'allegato II;
- b) la scheda informativa, come indicato nell'allegato II, relativa ai tipi di impianti di depurazione di bordo per i quali è stata rilasciata un'approvazione di tipo successivamente alla precedente notifica;
- c) le approvazioni di tipo dei sistemi di depurazione di bordo basati su norme diverse da quelle stabilite all'allegato II per l'uso nelle vie navigabili nazionali degli Stati membri;
- d) entro un mese, eventuali revoche delle approvazioni di tipo e i motivi di tali revoche per i sistemi di depurazione di bordo;
- e) qualsiasi ancora speciale autorizzata, a seguito di una domanda di riduzione della massa, specificando la designazione del tipo e la riduzione autorizzata della massa dell'ancora. L'autorità competente concede l'autorizzazione al richiedente non prima che siano trascorsi almeno tre mesi dalla notifica alla Commissione, sempre che quest'ultima non sollevi obiezioni;

- f) gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata per i quali hanno rilasciato un'approvazione di tipo. La relativa comunicazione deve comprendere il numero di approvazione di tipo assegnato, nonché la designazione del tipo, il nome del costruttore, il nome del titolare dell'approvazione di tipo e la data dell'approvazione di tipo;
  - g) le autorità competenti responsabili dell'approvazione di ditte specializzate che possono eseguire l'installazione, la sostituzione, la riparazione o la manutenzione di impianti radar e di indicatori della velocità di accostata
-

## ALLEGATO VI

## SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE

## Criteri per il riconoscimento delle società di classificazione

Per essere riconosciuto ai sensi dell'articolo 21 della presente direttiva, una società di classificazione deve soddisfare tutti i criteri seguenti:

- 1) la società di classificazione deve essere in grado di comprovare una vasta esperienza in materia di valutazione della progettazione e della costruzione di navi adibite alla navigazione interna. La società di classificazione deve disporre di un insieme completo di norme e regolamenti per la progettazione, la costruzione e l'ispezione periodica di navi adibite alla navigazione interna, in particolare per il calcolo della stabilità a norma della parte 9 delle regole allegate all'ADN di cui all'allegato II. Tali norme e regolamenti devono essere pubblicati almeno in francese, inglese, neerlandese o tedesco, e devono essere aggiornati e migliorati costantemente tramite programmi di ricerca e sviluppo. Le norme e i regolamenti in questione non devono risultare in contrasto con le disposizioni del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali in vigore;
- 2) la società di classificazione deve pubblicare ogni anno il registro delle navi da essa classificate;
- 3) la società di classificazione non deve essere controllata da proprietari o costruttori di navi, né da altri soggetti che, a fini commerciali, sono impegnati nella progettazione, costruzione, allestimento, riparazione, gestione o assicurazione di navi. Il fatturato della società di classificazione non deve dipendere da una sola società commerciale;
- 4) la sede principale della società di classificazione, o di una sua filiale con potere decisionale e operativo in tutte le materie che le sono demandate dalla legislazione che disciplina i trasporti per vie navigabili interne, deve essere stabilita in uno degli Stati membri;
- 5) la società di classificazione e i suoi esperti devono possedere una buona reputazione nel settore dei trasporti per vie navigabili interne, gli esperti devono essere in grado di comprovare le capacità professionali possedute. Essi devono agire sotto la responsabilità della società di classificazione;
- 6) la società di classificazione deve avere un numero significativo di collaboratori, adeguato ai compiti che le sono affidati e al numero di navi classificate, che svolgono attività tecniche, di gestione, assistenza, controllo, e ricerca e che provvedono anche al costante sviluppo delle capacità ed all'aggiornamento delle norme. Essa dispone di ispettori in almeno uno Stato membro;
- 7) la società di classificazione deve operare nel rispetto di un codice deontologico;
- 8) la società di classificazione deve essere gestita e amministrata in modo da garantire la riservatezza delle informazioni richieste da uno Stato membro;
- 9) la società di classificazione deve essere pronta a fornire le informazioni pertinenti a uno Stato membro;
- 10) la direzione della società di classificazione deve definire e documentare la propria politica, obiettivi e impegni in materia di qualità e verificare che tale politica sia compresa, attuata e mantenuta a tutti i livelli della società di classificazione;
- 11) la società di classificazione deve sviluppare, applicare e mantenere un sistema di qualità interno efficace, basato sugli elementi pertinenti delle norme di qualità riconosciute sul piano internazionale e conforme alla norma EN ISO/IEC 17020: 2004, secondo l'interpretazione dei Requisiti per la certificazione dei sistemi di qualità dell'IACS. Il sistema di qualità è certificato da un organismo indipendente di revisione riconosciuto dall'amministrazione dello Stato membro nel quale è stabilita la sede principale della società di classificazione, o una sua filiale, come previsto al punto 4, e assicura, tra l'altro, che:
  - a) le norme e i regolamenti della società di classificazione siano stabiliti e aggiornati in modo sistematico;
  - b) le norme e i regolamenti della società di classificazione siano rispettati;
  - c) siano o soddisfatti i requisiti dell'attività prevista dalla legge che la società di classificazione è autorizzata a svolgere;
  - d) siano definiti e documentati le responsabilità, i poteri e l'interrelazione del personale la cui attività incide sulla qualità dei servizi della società di classificazione;

- e) tutte le attività siano svolte in condizioni controllate;
  - f) sia in atto un sistema di supervisione che controlla le operazioni e le attività svolte dagli ispettori e dal personale tecnico e amministrativo impiegato direttamente dalla società di classificazione;
  - g) i requisiti delle principali attività regolamentari che la società di classificazione è autorizzata a svolgere siano applicati o direttamente controllati soltanto da ispettori esclusivi della società di classificazione o da ispettori esclusivi di altri organismi di classificazione riconosciuti;
  - h) sia attuato un sistema di qualificazione e aggiornamento costante degli ispettori;
  - i) sia tenuta una documentazione per dimostrare il conseguimento degli standard richiesti per gli aspetti inerenti ai servizi svolti, nonché l'efficace funzionamento del sistema di qualità; nonché
  - j) sia applicato un vasto sistema di controlli interni pianificati e documentati riguardo alle attività inerenti alla qualità in tutte le sedi;
- 12) il sistema di qualità è certificato da un organismo indipendente di revisione riconosciuto dall'amministrazione dello Stato membro nel quale è stabilita la sede principale della società di classificazione, o una sua filiale, come previsto al punto 4;
- 13) la società di classificazione si deve impegnare a conformare le proprie norme e regolamenti alle disposizioni delle pertinenti direttive dell'Unione e a fornire tempestivamente alla Commissione tutte le informazioni del caso;
- 14) la società di classificazione si deve impegnare a consultare periodicamente le altre società di classificazione riconosciute per garantire l'equivalenza delle norme tecniche e della loro applicazione e deve consentire la partecipazione di rappresentanti di uno Stato membro o di altre parti interessate allo sviluppo delle sue norme e/o regolamenti.
-



## ALLEGATO VII

## TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 2006/87/CE	La presente direttiva
—	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
—	Articolo 3
Articolo 1	Articolo 4
—	Articolo 5
Articolo 9	Articolo 6, paragrafi 1 e 3
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 6, paragrafi 2 e 4
Articolo 8, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 5
Articolo 3	Articolo 7
Articolo 4	Articolo 8
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 9
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 10
Articolo 14	Articolo 11
Articolo 13	Articolo 12
Articolo 12	Articolo 13
Articolo 15	Articolo 14
Articolo 16	Articolo 15
Articolo 18	Articolo 16
—	Articolo 17
—	Articolo 18
—	Articolo 19
Articolo 10	Articolo 20
—	Articolo 21
Articolo 17	Articolo 22
Articolo 5	Articolo 23
L'articolo 6 è stato soppresso dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>	—
Articolo 7, paragrafi da 1 a 3	Articolo 24
—	Articolo 25
—	Articolo 26
—	Articolo 27
—	Articolo 28

Direttiva 2006/87/CE	La presente direttiva
Articolo 8, paragrafi 2 e 3	Articolo 29
—	Articolo 30
Articolo 20, paragrafo 1	Articolo 31
Articolo 20, paragrafo 2	—
Articolo 22	—
—	Articolo 32
Articolo 19	Articolo 33
—	Articolo 34
Articolo 24	Articolo 35
Articolo 21	Articolo 36
Articolo 23	Articolo 37, paragrafi 1 e 2
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 37, paragrafo 3
—	Articolo 38
—	Articolo 39
Articolo 25	—
Articolo 26	—
Articolo 27	Articolo 40

(<sup>1</sup>) Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).



ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)  
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



**Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea**  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

**IT**