



## Relazione

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

**Oggetto dell'atto:**

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agencia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002

- **Codice della proposta:** COM(2023) 269 final del 1.6.2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0163 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

\*\*\*

**Premessa: finalità e contesto**

- **Quadro normativo:**
  - *L'EMSA è stata istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002, del 27 giugno 2002, al fine di assicurare "un livello elevato, efficace ed uniforme di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi nella Comunità". Gli incidenti delle petroliere Erika (1999) e Prestige (2002) avevano portato alla formulazione delle proposte di pacchetto sulla sicurezza marittima. In particolare, la proposta Erika II prevedeva appunto l'istituzione dell'Agencia europea per la sicurezza marittima. L'EMSA è stata quindi istituita dal regolamento sopra citato, oggi oggetto di abrogazione dalla proposta di regolamento in esame.*
  - *Il regolamento (CE) n. 1406/2002 è stato modificato cinque volte dal 2002, principalmente in ragione di modifiche della normativa marittima dell'UE.*
- **Documenti di strategia:**
  - *Rif. a doc. COM(2000) 142 final del 21.03.2000 relativo alla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi (Erika I);*
  - *Rif. a doc. COM(2000) 802 final del 6/12/2000 su un secondo pacchetto di misure comunitarie in materia di sicurezza marittima a seguito del naufragio della petroliera Erika (Erika II). Questo secondo pacchetto prevedeva l'istituzione di un'Agencia europea per la sicurezza marittima;*
  - *Rif. a doc. COM(2020) 789 final del 9/12/2020 relativo a una "strategia per una mobilità sostenibile e intelligente". Il Piano d'azione allegato, al punto 77, prevede la revisione del mandato dell'Agencia europea per la sicurezza marittima.*
- **Finalità generali:** Obiettivo del regolamento è quello di modificare il mandato dell'Agencia per adattarlo all'evoluzione della normativa, del settore e delle priorità politiche emergenti, coerentemente con il Green Deal europeo, al fine di:
  - fissare e rispecchiare maggiormente i compiti e gli obiettivi attuali dell'Agencia nel suo regolamento istitutivo, affinché abbia l'obbligo giuridico di realizzarli e sostenere gli Stati membri e la Commissione prestando la necessaria assistenza tecnica, operativa e scientifica per garantire la sicurezza e la protezione marittime e la transizione verde e digitale del settore;

- garantire che il regolamento istitutivo dell'EMSA sia adeguato alle esigenze future, accordando una flessibilità sufficiente per integrare nuovi compiti che rispondano alle esigenze in continua evoluzione del settore marittimo;
- garantire che l'Agenzia disponga di risorse umane e finanziarie adeguate per svolgere il suo ruolo.

- **Elementi qualificanti ed innovativi:** Nel 2017 l'EMSA è stata oggetto di una valutazione esterna, la quale ha concluso che, sebbene i suoi obiettivi, le sue attività e i suoi risultati siano adeguati, potrebbe essere necessario modificarne il mandato per adattarlo all'evoluzione della normativa, del settore e delle priorità politiche emergenti.

Dal 2002, anno di adozione del regolamento istitutivo originario, sono stati diversi gli sviluppi intervenuti nel settore marittimo. Di conseguenza, il regolamento istitutivo dell'Agenzia è stato modificato cinque volte. La necessità di integrare e rispecchiare i nuovi compiti dell'EMSA nei settori della sicurezza marittima, della sostenibilità, della decarbonizzazione, della protezione e della cybersicurezza, della sorveglianza e dell'assistenza nella gestione delle crisi, richiede pertanto un nuovo regolamento EMSA che sostituisca il suo regolamento istitutivo.

Ciò contribuirà inoltre a chiarire la struttura dell'atto giuridico (ad esempio eliminando la distinzione tra compiti fondamentali e accessori e introducendo nuovi compiti in ciascuna linea d'intervento dell'Agenzia). Ne consegue che il nuovo regolamento manterrà immutati i compiti già previsti nel mandato precedente dell'Agenzia, tenendo nel contempo conto dei compiti nuovi e aggiornando le disposizioni amministrative e finanziarie, allineandole al nuovo quadro.

**L'obiettivo principale della proposta di regolamento in oggetto è migliorare la sicurezza marittima, contribuendo al conseguimento dell'obiettivo di sviluppo sostenibile e la decarbonizzazione del trasporto marittimo.**

**Gli obiettivi specifici del nuovo regolamento sono i seguenti:**

- garantire, per quanto riguarda la sicurezza marittima, che l'EMSA fornisca assistenza alla Commissione e agli Stati membri nell'attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo. La revisione tiene conto delle nuove proposte della Commissione di modificare queste tre direttive;
- far sì che l'Agenzia continui, in materia di sostenibilità, ad ampliare la sua assistenza per l'attuazione delle nuove norme proposte in materia di inquinamento provocato dalle navi e per l'introduzione di sanzioni per violazioni, continuando, nel contempo a sostenere l'attuazione della complementare direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi;
- prevedere, inoltre, che l'Agenzia continui a sostenere la direttiva 2008/56/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) e la direttiva (UE) 2016/802 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi.
- prevedere, in materia di decarbonizzazione, che l'Agenzia sostenga la Commissione e gli Stati membri nell'attuazione delle nuove norme sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei trasporti marittimi;

- proseguire l'assistenza che l'Agenzia offre alla Commissione per l'attuazione del regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;
- abrogazione del Regolamento (CE) n. 1406/2002, istitutivo dell'Agenzia, che sarà sostituito dal regolamento proposto.

## A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

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

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

### 2. Rispetto del principio di sussidiarietà

*Il principio di sussidiarietà è pienamente rispettato dato che è necessario un intervento dell'UE al fine di aiutare gli Stati membri e la Commissione a raggiungere il livello richiesto di sicurezza marittima, protezione marittima e protezione dell'ambiente marino all'interno dell'UE.*

*Inoltre, l'efficacia delle attività dell'Agenzia è stata riconosciuta sin dalla sua istituzione nel 2002 e si prende atto della necessità di istituire un'agenzia decentrata dell'UE che assista la Commissione e gli Stati membri nelle aree di intervento pertinenti, poiché senza l'EMSA molti dei compiti derivanti dalla normativa dell'UE nel settore marittimo non potrebbero essere svolti con lo stesso livello di qualità o sussiste il rischio di una duplicazione degli sforzi tra gli Stati membri.*

### 3. Rispetto del principio di proporzionalità

*La proposta è proporzionata in quanto rappresenta l'unico modo per apportare le modifiche necessarie al mandato dell'Agenzia.*

*L'intervento a livello dell'UE non intende sostituire le azioni o le autorità nazionali né metterne in discussione la pertinenza. La proposta non prevede nuovi compiti per l'Agenzia, ad eccezione di quelli che ha già svolto negli anni precedenti per assistere la Commissione e gli Stati membri nell'attuazione dei settori di intervento pertinenti, e dei nuovi compiti derivanti dal pacchetto "Pronti per il 55 %" e dal pacchetto marittimo. La proposta intende pertanto rispecchiare maggiormente, sul piano giuridico, la situazione attuale.*

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

### 1. Valutazione del progetto e urgenza

*Il nuovo regolamento garantirà che l'attuale elevato livello di sicurezza marittima non sia compromesso, e dovrebbe al contempo contribuire al miglioramento degli altri aspetti del trasporto via mare afferenti alla sostenibilità, decarbonizzazione, e alla tutela in genere dell'ambiente.*

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

*Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto potranno contribuire al miglioramento globale del livello di sicurezza marittima con l'aggiornamento dei compiti già assegnati all'Agenzia.*

<b>3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune</b>
<i>Il contenuto e gli obiettivi del regolamento proposto sono condivisibili e pertanto non si ritiene necessario proporre modifiche allo stesso.</i>

## C. Valutazione d'impatto

<b>1. Impatto finanziario</b>
<p><i>La proposta legislativa <b>non comporta oneri aggiuntivi diretti a carico dei singoli Stati membri</b>, ma avrebbe un'incidenza sul bilancio e sul personale necessario dell'Agenzia, quali attualmente previsti nel quadro finanziario pluriennale dell'UE, in quanto prevede una dotazione finanziaria supplementare e 33 posti aggiuntivi per il periodo residuo del quadro finanziario pluriennale (QFP) al fine di garantire che l'Agenzia disponga delle risorse necessarie per l'applicazione del suo mandato riveduto.</i></p> <p><i>I compiti dell'Agenzia considerati nella presente proposta legislativa richiedono pertanto ulteriori rafforzamenti in termini finanziari e umani rispetto alle risorse stanziare nel quadro finanziario pluriennale 2021-2027 adottato, che prevede un incremento annuo del 2 % del contributo dell'UE all'Agenzia.</i></p> <p><i>L'incidenza sul bilancio delle risorse finanziarie supplementari per l'Agenzia sarà controbilanciata da una riduzione compensativa della spesa programmata per la rubrica 1 e dovrebbe anche stabilizzare il fabbisogno di risorse dell'Agenzia nel periodo 2021-2027.</i></p>
<b>2. Effetti sull'ordinamento nazionale</b>
<p><i>La proposta prevede modifiche del regolamento istitutivo dell'EMSA derivanti unicamente da obblighi che sono già stati introdotti o che sono stati proposti da altri atti legislativi e di cui si deve pertanto tenere maggiormente conto in termini giuridici. Rispecchia inoltre i compiti attuali dell'EMSA che non sono specificamente menzionati nel suo mandato, benché costituiscano ad oggi una larga parte dei suoi risultati tangibili.</i></p> <p><i>Non vi sono, pertanto, effetti sull'ordinamento giuridico nazionale.</i></p>
<b>3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali</b>
<p><i>La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).</i></p>
<b>4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione</b>
<p><i>Non si rinvergono effetti diretti sull'organizzazione della pubblica amministrazione.</i></p>
<b>5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese</b>
<p><i>La proposta di regolamento, avendo come obiettivo l'incremento della sicurezza e della tutela dell'ambiente marino, dovrebbe avere impatto positivo su tutti i cittadini e le imprese operanti nel campo del trasporto marittimo.</i></p>

### Altro

//
----