



Bruxelles, XXX  
[...] (2023) XXX draft

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta riguarda una modifica della direttiva 2005/35/CE<sup>1</sup> relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per i reati di inquinamento, modificata dalla direttiva 2009/123/CE<sup>2</sup>.

Le politiche di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi sono state sviluppate tra il 2000 e il 2009, sulla scia dei due gravi incidenti marittimi occorsi alle navi *Erika* e *Prestige*, che hanno causato ingenti sversamenti di idrocarburi<sup>3</sup>. La direttiva 2005/35/CE (di seguito "direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi" o "direttiva") disciplina le sanzioni per gli scarichi illegali di idrocarburi e di sostanze liquide nocive effettuati dalle navi in mare. Non tutti i rifiuti prodotti sulle navi devono essere conferiti ai porti. Alcuni possono essere scaricati in mare. Per scarico illegale si intende uno scarico effettuato da una nave che non rispetta le norme pertinenti dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), ossia le norme stabilite dalla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione Marpol 73/78).

L'obiettivo principale della direttiva è quello di recepire nel diritto dell'UE queste norme internazionali e di garantire che i responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggetti a sanzioni dissuasive, effettive e proporzionate, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.

La direttiva stabilisce un sistema di applicazione in cui le attività di monitoraggio e verifica svolte dagli Stati membri comportano sanzioni nei confronti dei responsabili delle violazioni. Il processo si articola in tre fasi: in primo luogo gli strumenti di sorveglianza individuano un potenziale scarico da una nave; in secondo luogo l'autorità competente decide se inviare una nave o un aereo per verificare sul posto se l'inquinamento può essere confermato; in terzo luogo si raccolgono gli elementi di prova e, se il responsabile è identificato, si applicano le sanzioni. L'imposizione di sanzioni per i reati di inquinamento da parte delle navi trova la sua origine nel diritto internazionale. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) prevede tra l'altro che uno Stato possa imporre sanzioni a una nave straniera che causa inquinamento in caso di danni gravi allo Stato costiero o qualora lo Stato di bandiera in questione abbia ripetutamente disatteso i suoi obblighi di applicazione delle norme. Gli Stati di bandiera dell'UE sono inoltre tenuti a imporre sanzioni alle loro navi, se scaricano illegalmente sostanze inquinanti in mare all'interno o all'esterno dell'UE, in linea con l'UNCLOS.

Il Green Deal europeo riafferma l'ambizione della Commissione di proteggere la popolazione dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze, tracciando un percorso verso un pianeta sano per tutti. La presente proposta rientra tra le iniziative dell'UE volte a ridurre

---

<sup>1</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

<sup>2</sup> GU L 280 del 27.10.2009, pag. 52.

<sup>3</sup> Incidente della MV Erika nel 1999, Francia (20 000 tonnellate di petrolio), incidente della MV Prestige nel 2002, Spagna (63 000 tonnellate di petrolio).

l'inquinamento provocato dal trasporto marittimo nei suoi mari ed è in linea con la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>4</sup> e con il piano d'azione per l'inquinamento zero<sup>5</sup>.

La Commissione ha effettuato la prima valutazione ex-post della direttiva nel 2022 e ha ritenuto che essa abbia contribuito con successo all'integrazione nel diritto degli Stati membri delle norme internazionali sull'inquinamento provocato dalle navi, migliorando l'individuazione di quest'ultimo. In particolare la direttiva ha dato impulso alla creazione del servizio CleanSeaNet, ossia un servizio satellitare dell'UE per il monitoraggio degli sversamenti di idrocarburi e l'individuazione delle navi, gestito dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA).

La valutazione ha tuttavia evidenziato una serie di carenze: 1) l'attuale ambito di applicazione della direttiva non riguarda tutte le sostanze inquinanti pertinenti del regime internazionale, come gli scarichi di rifiuti solidi o di acque reflue in mare; 2) lo scambio di informazioni e/o le competenze per consentire l'efficacia dell'individuazione e della verifica dell'inquinamento provocato dalle navi, nonché del relativo sanzionamento, sono irregolari tra gli Stati membri dell'UE e generalmente insufficienti; 3) l'effetto dissuasivo delle sanzioni attualmente applicate nell'UE per l'inquinamento provocato dalle navi non è equilibrato; 4) l'attuale comunicazione da parte degli Stati membri è incompleta e comporta una mancanza di informazioni dettagliate sull'inquinamento provocato dalle navi e sulle relative sanzioni imposte nell'UE nel corso del tempo.

Di conseguenza non sempre è possibile identificare coloro che scaricano illegalmente sostanze inquinanti e i responsabili vengono raramente sanzionati. Per tale ragione è stata elaborata una proposta di modifica della direttiva 2005/35/CE. Gli obiettivi specifici della revisione sono i seguenti: 1) integrare le norme internazionali nel diritto dell'UE allineando la direttiva agli allegati sugli scarichi in mare della convenzione Marpol; 2) sostenere gli Stati membri rafforzando la loro capacità di provvedere in modo tempestivo e armonizzato all'individuazione degli incidenti di inquinamento, alla verifica, alla raccolta degli elementi di prova e al sanzionamento efficace dei responsabili identificati; 3) garantire che le persone (fisiche e giuridiche) responsabili degli scarichi illegali delle navi siano soggette a sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive; e 4) assicurare una comunicazione semplificata ed efficace sugli incidenti di inquinamento provocati dalle navi e sulle attività di follow-up.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Esiste uno stretto legame con la direttiva (UE) 2019/883<sup>6</sup> relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che ha introdotto norme più severe e un monitoraggio migliore del conferimento dei rifiuti delle navi ai porti. Ciò si è tradotto in un miglioramento della capacità dei porti di ricevere i rifiuti delle navi e in una minore quantità di rifiuti scaricati in mare. Tuttavia è possibile che alcune navi decidano comunque di scaricare illegalmente i rifiuti in mare, per evitare di pagare gli impianti portuali di raccolta, soprattutto dal momento che la direttiva 2005/35/CE relativa agli scarichi illegali non disciplina le stesse sostanze (quindi le navi potrebbero non essere sanzionate a norma di tale direttiva). Ecco perché, al momento dell'adozione della direttiva (UE) 2019/883, i legislatori hanno chiesto un riesame della direttiva 2005/35/CE, al fine di adeguare l'ambito di applicazione della stessa a quello della direttiva (UE) 2019/883 e rendere le sanzioni proporzionate. In particolare le navi dovrebbero essere dissuase dal violare il diritto dell'UE attraverso l'istituzione di un sistema solido di sanzioni proporzionate ed efficaci,

---

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>6</sup> GU L xxxx.

parallelamente alla creazione di soluzioni di raccolta dei rifiuti offerte nei porti dell'UE. Le due direttive citate assicurano congiuntamente che l'UE e i suoi Stati membri rispettino i loro obblighi in materia di inquinamento provocato dalle navi derivanti dalla convenzione Marpol 73/78.

Si propone pertanto di allineare l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE a quello della direttiva (UE) 2019/883<sup>7</sup> al fine di migliorare la prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino in Europa.

La proposta è coerente con la direttiva 2009/16/CE<sup>8</sup> relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, la direttiva 2009/18/CE<sup>9</sup> relativa alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e la direttiva 2009/21/CE<sup>10</sup> relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. Le tre direttive dell'UE sulla sicurezza marittima si basano sulle regole e sulle norme stabilite dall'IMO a livello internazionale e sono complementari tra loro e alla presente direttiva. La direttiva relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera stabilisce norme concernenti le ispezioni delle navi e la sorveglianza della flotta per le amministrazioni degli Stati di bandiera dell'UE che sono pertinenti per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino all'interno e all'esterno dell'UE. Qualora entrino in vigore norme ambientali più severe nell'ambito delle convenzioni internazionali, la responsabilità dello Stato di bandiera di farle rispettare si estenderà automaticamente. Anche la direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo è pertinente in questo contesto, in quanto sostiene, attraverso le ispezioni previste, l'individuazione e la correzione della mancata conformità alle regole e alle norme non solo in materia di sicurezza ma anche di prevenzione dell'inquinamento. Per quanto riguarda gli incidenti marittimi, questi non solo causano vittime e perdite economiche, ma possono anche avere un impatto diretto sull'ambiente, ad esempio a causa dell'inquinamento da idrocarburi, da cui il collegamento con la direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi, che tratta tale questione.

- **Coerenza con altre politiche dell'UE**

La direttiva rivista è complementare alla direttiva (UE) 2023/xxxx<sup>11</sup> sulla tutela penale dell'ambiente, che ha introdotto sanzioni penali per i reati ambientali gravi, compresi i reati legati agli scarichi illegali effettuati dalle navi. Le disposizioni penali della direttiva 2005/35/CE non sono quindi più necessarie, in quanto le sanzioni penali per i reati di inquinamento provocato dalle navi sono previste dalla direttiva (UE) 2023/xxxx. Di conseguenza la presente proposta elimina dalla direttiva 2005/35/CE le disposizioni penali di cui agli articoli 5 e 8. La direttiva 2005/35/CE continua a includere le disposizioni settoriali sugli obblighi e sui divieti pertinenti (ad esempio la definizione di scarichi illegali) e prevede sanzioni amministrative per l'inquinamento provocato dalle navi qualora l'atto non sia perseguibile penalmente. Al fine di garantire l'efficacia degli sforzi nazionali di applicazione, i regimi di applicazione di tipo amministrativo e penale devono essere considerati come parti interconnesse di un unico sistema e dovrebbero coesistere.

---

<sup>7</sup> L'allegato III non è contemplato dalla direttiva (UE) 2019/883 in quanto le merci imballate non sono rifiuti. Tuttavia si propone di estendere l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE a tale allegato, poiché non è possibile escludere che le merci imballate possano essere gettate in mare illegalmente, e in tal caso si dovrebbe applicare detta direttiva.

<sup>8</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

<sup>9</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

<sup>10</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

<sup>11</sup> GU L 328 del 6.12.2008, pag. 28.

La direttiva 2008/56/CE<sup>12</sup> (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) costituisce il principale strumento giuridico dell'UE per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino, delle sue specie e dei suoi habitat. Essa sancisce l'approccio ecosistemico alla gestione delle attività umane (compresi la pesca, il turismo, l'uso ricreativo del mare) che hanno un impatto sull'ambiente marino. La direttiva 2005/35/CE contribuisce al conseguimento degli obiettivi della direttiva 2008/56/CE introducendo sanzioni dissuasive per gli scarichi illegali di sostanze inquinanti effettuati dalle navi nei mari europei.

La proposta sostiene inoltre le proposte finali della Conferenza sul futuro dell'Europa, in particolare quelle riguardanti la lotta all'inquinamento, più specificamente la proposta 2.7 di "combattere l'inquinamento degli oceani [...], anche attraverso [...] la promozione di trasporti marittimi rispettosi dell'ambiente utilizzando le migliori tecnologie disponibili [...]". L'UE è anche impegnata nei confronti dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e dei suoi obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS), tra i quali l'OSS 14 ("Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile") è il più pertinente ai fini della presente proposta.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

Il titolo VI (articoli da 90 a 100) del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce la prerogativa dell'UE di adottare disposizioni per la politica comune dei trasporti, che le conferisce il diritto di agire in materia di inquinamento provocato dalle navi. A norma dell'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, il legislatore dell'UE può stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima. L'articolo 91, paragrafo 1, lettera a), TFUE stabilisce che l'UE ha competenza nel settore dei trasporti per stabilire norme comuni applicabili ai trasporti internazionali. Alla luce di quanto detto, la direttiva rivista si baserebbe sull'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

### **• Sussidiarietà**

L'inquinamento provocato dalle navi causa generalmente danni con implicazioni transfrontaliere. Considerando che l'inquinamento marino ha spesso un impatto transfrontaliero e che i responsabili delle violazioni agiscono oltre i confini nazionali, l'azione dei soli Stati membri non sarebbe sufficiente ad affrontare tale problema. La presenza di approcci nazionali divergenti in materia ostacola una cooperazione efficiente tra gli Stati membri e consente ai responsabili di eludere le sanzioni.

Poiché hanno ratificato la convenzione Marpol 73/78, tutti gli Stati membri avrebbero potuto integrare autonomamente le norme internazionali sulla prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi. Tuttavia la direttiva recepisce e integra il regime internazionale: 1) aiutando gli Stati membri a identificare i responsabili fornendo informazioni provenienti dalla sorveglianza satellitare sui potenziali sversamenti di idrocarburi; e 2) fornendo un regime di responsabilità che agevola il sanzionamento di chi inquina. Il valore aggiunto della presente proposta risiede nel fatto che integrerà il quadro internazionale con il regime di responsabilità (chiarendo il regime esistente) e con una migliore informazione degli Stati membri (grazie a una maggiore sorveglianza che riguarda più tipi di inquinanti e allo scambio di informazioni basato sugli strumenti digitali dell'UE). La revisione mira inoltre a introdurre nuove disposizioni in materia di sanzioni senza interferire con la direttiva (UE) 2023/xxxx. Tali obiettivi non possono essere conseguiti dai singoli Stati membri. Sono necessari un quadro

---

<sup>12</sup> GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19.

giuridico armonizzato e strumenti digitali comuni. Ad esempio la sorveglianza satellitare fornita da CleanSeaNet è vantaggiosa grazie alle economie di scala. Un'azione a livello dell'UE sarebbe più efficace di un'azione a livello nazionale, grazie al suo maggiore effetto deterrente nei confronti dei responsabili delle violazioni che agiscono oltre i confini nazionali.

- **Proporzionalità**

La proposta è stata elaborata alla luce degli ultimi sviluppi a livello internazionale e dei risultati della valutazione ex-post. La Commissione ha inoltre effettuato una valutazione d'impatto per individuare e valutare modalità alternative per conseguire gli stessi obiettivi.

La proposta di estendere l'ambito di applicazione della direttiva a tutti gli allegati della convenzione Marpol 73/78 (ossia a tutte le sostanze contemplate in detta convenzione e scaricate illegalmente dalle navi in mare) è intesa a prevenire meglio l'inquinamento dell'ambiente marino e ad allinearsi all'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2019/883. L'applicazione della direttiva (UE) 2019/883 è, insieme alla direttiva 2005/35/CE, una componente fondamentale delle misure di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi. Inoltre la proposta si concentra sul sostegno tecnico agli Stati membri attraverso piattaforme di formazione, orientamenti, scambi di buone pratiche e promozione dell'uso degli strumenti digitali dell'UE per la raccolta e lo scambio di informazioni. La proposta non definisce un approccio normativo rigoroso riguardo ai livelli delle sanzioni o un obiettivo obbligatorio principale per le attività di verifica degli Stati membri, ma affronta il problema in modo proporzionato, mediante la fornitura di migliori informazioni sui potenziali sversamenti da un servizio centrale economicamente efficiente e la condivisione delle informazioni per rendere le attività di verifica più mirate, in modo da non andare oltre quanto necessario per conseguire gli obiettivi specifici. La proposta si basa anche su chiarimenti del regime di responsabilità esistente, nonché su disposizioni più dettagliate relative alla determinazione del livello e del tipo di sanzioni, con l'obiettivo di sanzionare efficacemente chi inquina per un numero maggiore di tipi di sostanze inquinanti. Non sono previste disposizioni dettagliate negli ambiti in cui gli obiettivi potrebbero essere conseguiti meglio mediante interventi in altri settori normativi.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dato che le modifiche riguardano esclusivamente la direttiva 2005/35/CE, lo strumento giuridico più appropriato è una direttiva di modifica.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La direttiva è stata oggetto di una valutazione ex-post condotta in concomitanza (ossia la valutazione e la valutazione d'impatto sono state avviate contemporaneamente). I dati disponibili per la valutazione non erano sufficientemente solidi per effettuare una valutazione ex-post completa per tutti gli Stati membri. Non erano disponibili dati rappresentativi per misurare gli indicatori pertinenti, ad esempio la percentuale di incidenti di inquinamento identificati riguardanti i tipi di sostanze di cui agli allegati I e II della convenzione Marpol 73/78 soggetti a sanzioni. Nonostante i limiti, la valutazione fornisce un'istantanea delle informazioni esistenti sull'attuazione della direttiva.

Nella valutazione si è concluso che gli obiettivi della direttiva non sono stati pienamente raggiunti e che l'ambito di applicazione delle sostanze inquinanti disciplinate dalla direttiva è

troppo ristretto. Sebbene la direttiva abbia definito un quadro giuridico comune per i reati di inquinamento provocato dalle navi nell'UE, la sua efficacia è stata limitata. Essa ha integrato le norme della convenzione Marpol 73/78 nel diritto dell'UE e ha garantito anche l'allineamento delle legislazioni degli Stati membri, tuttavia mancano dati che quantifichino il ruolo che la direttiva ha svolto nella pratica. La direttiva ha istituito il servizio CleanSeaNet, ossia uno strumento di sorveglianza satellitare di successo per il monitoraggio dell'inquinamento da idrocarburi. Tuttavia quest'ultimo non risolve completamente il problema legato all'identificazione dei responsabili dell'inquinamento, in quanto la precisione della sorveglianza satellitare è stata finora limitata. Alcuni aspetti della verifica avrebbero potuto essere gestiti in modo più efficace. Ad esempio numerosi sversamenti non sono stati verificati sul posto e gli Stati membri avrebbero potuto registrare maggiori dati relativi ai riscontri in CleanSeaNet. La direttiva non ha conseguito pienamente i risultati previsti per quanto riguarda l'azione penale nei confronti dei responsabili. Nella valutazione si è inoltre concluso che occorrono maggiori chiarimenti in merito al regime di responsabilità esistente, nonché maggiori dettagli sul livello e sul tipo di sanzioni previste dalla direttiva. Tuttavia la principale conclusione della valutazione è stata la necessità di estendere l'ambito di applicazione della direttiva al fine di comprendere l'intera gamma di scarichi di sostanze inquinanti in mare regolamentati dalla convenzione Marpol 73/78.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le principali attività di consultazione per la valutazione ex-post e la valutazione d'impatto hanno incluso:

- una consultazione pubblica aperta, organizzata dalla Commissione, tenutasi fra il 9 dicembre 2021 e il 3 marzo 2022. La consultazione pubblica ha sollevato domande sia per quanto riguarda la valutazione d'impatto che la valutazione. Il contributo dei portatori di interessi è stato limitato, essendo pervenute risposte da soli 30 partecipanti;
- due indagini mirate rivolte ai portatori di interessi per raccogliere informazioni specifiche, una per la valutazione e l'altra per la valutazione d'impatto, organizzate dal consulente incaricato dello studio di sostegno esterno, svolte rispettivamente da dicembre 2021 a febbraio 2022 e da giugno a luglio 2022;
- tre cicli di interviste con i rappresentanti dei principali portatori di interessi a livello dell'UE, organizzati dal consulente incaricato dello studio di sostegno esterno, che si sono svolte a intermittenza tra novembre 2021 e settembre 2022, al fine di soddisfare richieste di informazioni specifiche a sostegno della valutazione e di perfezionare la definizione generale del problema e le possibili opzioni strategiche;
- ulteriori attività di consultazione mirate organizzate dalla Commissione per consultare gli Stati membri e i principali portatori di interessi in merito alle possibili misure strategiche e ai risultati della valutazione d'impatto. Tali attività sono state svolte durante una riunione del comitato dell'UE per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (2 giugno 2022) e in occasione delle riunioni del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (18 maggio 2022 e 18 gennaio 2023) e del relativo sottogruppo in materia di rifiuti delle navi (22 marzo 2022, 4 giugno 2022 e 14 febbraio 2023), dei direttori dei trasporti marittimi UE/SEE (3 ottobre 2022) e della rete di investigatori e procuratori del Mare del Nord (25 aprile 2022). Il 22 settembre 2022 è stato organizzato un seminario finale per convalidare le conclusioni dello studio di sostegno, a cui hanno partecipato rappresentanti degli Stati membri, delle ONG e del settore.

Le informazioni raccolte presso i portatori di interessi sono state fondamentali per consentire alla Commissione di perfezionare le opzioni strategiche e di valutarne l'impatto economico, sociale e ambientale, per poi confrontarle e selezionare quella prescelta. I risultati di tali processi hanno integrato la ricerca documentale svolta nell'ambito dello studio di sostegno esterno.

- **Assunzione e uso di perizie**

La presente revisione si basa principalmente sui dati raccolti durante la valutazione ex-post. La Commissione ha raccolto un'ampia consulenza tecnica da numerosi studi di esperti, compreso uno studio preparatorio completo per la revisione della direttiva. Le autorità degli Stati membri, gli operatori del settore e la società civile sono stati invitati a fornire contributi per la preparazione dello studio.

L'elaborazione della presente proposta ha richiesto anche il contributo di esperti della Commissione e dell'EMSA in merito alla formulazione concreta delle definizioni tecniche e alla redazione giuridica.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta legislativa si basa su una valutazione d'impatto. Tre opzioni strategiche, riguardanti misure strategiche differenti, sono state esaminate in termini di efficacia nel conseguimento degli obiettivi, nonché del loro impatto ambientale, economico e sociale. Per ciascun obiettivo specifico è stata individuata una serie di misure. Le misure, che sono complementari e non si escludono a vicenda, sono state raggruppate in tre opzioni strategiche. Tutte e tre le opzioni strategiche prevedevano l'allineamento dell'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE con gli allegati della convenzione Marpol 73/78 e l'inclusione di tali scarichi in mare.

- L'opzione A lascia agli Stati membri la maggiore discrezionalità nell'attuazione delle norme della convenzione Marpol 73/78, pur mantenendo il livello di sostegno dell'UE sufficientemente alto (formazione, orientamenti, strumenti digitali, accesso alle informazioni su possibili sversamenti). Gli Stati membri restano responsabili dell'informazione del pubblico attraverso i siti web nazionali. Questa opzione adotta un approccio nazionale nel determinare il tipo di sanzione e non ne disciplina il livello. In sostanza essa offre agli Stati membri una maggiore adattabilità con un intervento minimo da parte dell'UE.

- L'opzione B (l'opzione prescelta) si concentra sul rafforzamento della cooperazione tra gli Stati membri, principalmente attraverso il potenziamento del sostegno dell'UE (formazione, orientamenti, strumenti digitali, accesso alle informazioni su possibili sversamenti). Essa prevede criteri per la determinazione dei livelli delle sanzioni e dovrebbe fornire una struttura per la cooperazione tra gli Stati membri e rafforzare la loro azione di applicazione attraverso il sostegno tecnico dell'EMSA, senza introdurre nuove misure normative importanti e costi eccessivi per gli Stati membri.

- L'opzione C si concentra su un'azione normativa più rigorosa dell'UE al fine di integrare la cooperazione tra gli Stati membri. Obbliga gli Stati membri a verificare almeno il 60 % delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet e si prevede che genererebbe costi di applicazione più elevati. Per quanto riguarda i livelli delle sanzioni, tale opzione rafforza specificamente l'armonizzazione in tutta l'UE fissandone i valori. D'altra parte fornisce la stessa struttura per la cooperazione tra gli Stati membri delle altre due opzioni (formazione, orientamenti, strumenti digitali, accesso alle informazioni su possibili sversamenti).



La scelta strategica avanzata dalla presente proposta è l'opzione B, in quanto è stata giudicata la più efficiente e proporzionata. Vi sono tuttavia gravi lacune nei dati, uno scarso contributo da parte dei portatori di interessi e una elevata incertezza circa gli impatti, in particolare i benefici ambientali previsti per le tre opzioni. Le opzioni B e C sono più efficaci dell'opzione A, in particolare grazie ai benefici derivanti dalla fornitura di soluzioni armonizzate a livello dell'UE, rispetto ai molteplici approcci nazionali.

Il 27 marzo 2023 il comitato per il controllo normativo ha espresso parere positivo (con riserve) sulla valutazione d'impatto. Nell'allegato I della valutazione d'impatto è spiegato il modo in cui le osservazioni del comitato per il controllo normativo sono state prese in considerazione nella relazione.

Una delle conclusioni della valutazione d'impatto ha evidenziato i limiti della valutazione derivanti dalla penuria di dati. Per questo motivo e al di là dell'esito della valutazione d'impatto, la Commissione ha ritenuto opportuno proporre una misura aggiuntiva che agevolasse una raccolta più omogenea di dati e fornisse maggiore visibilità in relazione al monitoraggio reale effettuato dagli Stati membri e alla relativa percentuale di incidenti di inquinamento effettivi. La misura proposta integrerà le misure dell'opzione prescelta come da valutazione d'impatto (opzione B), incentivando un migliore monitoraggio attraverso l'obbligo per ciascuno Stato membro di verificare almeno il 10 % delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet ogni anno. Tale soglia di verifica ha un effetto limitato sui costi (da 0,5 a 0,8 milioni di EUR all'anno), in quanto è già raggiunta dalla maggior parte degli Stati membri, mentre la Commissione ritiene che incentiverà un monitoraggio più efficace della direttiva e contribuirà a garantirne l'attuazione da parte di tutti gli Stati membri. Questa misura aggiuntiva non modifica in modo significativo la classifica delle opzioni e la selezione dell'opzione strategica prescelta.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta si concentra sull'aumento dell'efficienza delle misure esistenti, dato che si tratta di una direttiva in continua evoluzione dal 2005 e modificata nel 2009 in risposta ai nuovi sviluppi, tra cui le sentenze degli organi giurisdizionali, gli obblighi internazionali derivanti dalla convenzione Marpol 73/78 e i cambiamenti nelle tecnologie. Nella direttiva rivista saranno introdotti alcuni chiarimenti e semplificazioni, compresi dei chiarimenti sul regime di responsabilità esistente e la semplificazione degli obblighi di comunicazione, con particolare attenzione alle soluzioni digitali.

Non si prevede che la proposta comporti costi amministrativi aggiuntivi o costi di adeguamento per il settore privato o per i cittadini. Potrebbero esserci maggiori sanzioni per le navi che non soddisfano i requisiti della convenzione Marpol 73/78. L'aspetto positivo è che la parità di condizioni dovrebbe avvantaggiare gli operatori delle navi che rispettano le norme. Inoltre le imprese e soprattutto i cittadini beneficeranno della riduzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

La proposta non contiene prescrizioni per gli operatori delle navi e quindi non dovrebbe avere un impatto sulle PMI. Dal momento che non crea nuovi obblighi per le imprese, l'incidenza sui loro costi sarebbe nulla. L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva a sostanze aggiuntive contemplate dalla convenzione Marpol 73/78 può essere pertinente per le imbarcazioni da diporto e i pescherecci, che costituiscono segmenti del settore con un'elevata partecipazione di PMI. Tuttavia il fatto che tale estensione sia incentrata sull'applicazione di norme internazionali significa che il settore del trasporto marittimo deve conformarsi alle

stesse con o senza la direttiva e che non si prevede alcuna incidenza sui costi per le PMI che vi adempiono. L'iniziativa è quindi giudicata non pertinente per le PMI.

- **Diritti fondamentali**

La Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in quanto strumento di diritto primario dell'UE, sancisce i diritti fondamentali di cui godono le persone in tutta l'UE. Nel complesso la proposta dovrebbe tutelare meglio i diritti fondamentali e le libertà individuali, soprattutto per quanto riguarda la giustizia, il processo equo, la non discriminazione, la parità di trattamento dei responsabili delle violazioni e il principio della legalità, nonché il diritto a sanzioni proporzionate ed efficaci. La proposta chiarisce ulteriormente l'eccezione in materia di responsabilità dell'equipaggio, dei comandanti e dei proprietari. La loro protezione è quindi rafforzata attraverso un'armonizzazione più integrata delle norme internazionali nelle leggi nazionali e una migliore osservanza dei principi dello Stato di diritto e del processo equo. La presente proposta tutela inoltre il principio di uguaglianza, contribuendo alla non discriminazione e alla parità di trattamento della gente di mare. Le misure che garantiscono una più chiara delimitazione tra le violazioni che rientrano nella procedura penale e in quella amministrativa agevolano anche la parità di trattamento dei responsabili delle violazioni in tutta l'UE. La presente iniziativa porterà a una migliore osservanza del diritto alla giustizia, migliorando la definizione di violazione soggetta a procedura amministrativa o penale. La proposta garantisce inoltre la protezione dei dati di carattere personale.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

I costi netti attuali della proposta ammontano a 125,8-134,7 milioni di EUR nel periodo 2025-2050. L'incidenza sul bilancio della proposta è descritta più dettagliatamente nella scheda finanziaria legislativa allegata alla presente proposta per informazione. L'incidenza sul bilancio della proposta è già inclusa nella proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002, presentata dalla Commissione.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e comunicazione**

Il successo della direttiva comporterebbe che la persona (fisica o giuridica) responsabile dell'inquinamento del mare sia adeguatamente sanzionata, al fine di produrre un effetto deterrente e prevenire l'inquinamento in futuro. Le sanzioni per l'inquinamento provocato dalle navi possono essere considerate l'ultima linea di difesa per la prevenzione dell'inquinamento e la protezione dell'ambiente marino e della salute umana. La prima linea di difesa per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento è costituita dal controllo da parte dello Stato di bandiera e la seconda linea di difesa dalla legislazione sul controllo dello Stato di approdo, tuttavia le navi possono comunque provocare l'inquinamento del mare a causa di incidenti e scarichi operativi (intenzionali).

La Commissione monitorerà l'attuazione e l'efficacia della presente iniziativa attraverso diverse azioni e una serie di indicatori fondamentali che misureranno i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi specifici. Nella valutazione d'impatto sono state individuate opportune modalità di monitoraggio e comunicazione. L'EMSA svolgerà un ruolo

importante in tale processo, in quanto l'Agenzia è responsabile delle visite negli Stati membri, nonché dello sviluppo e del funzionamento degli strumenti digitali per il trasporto marittimo, ossia i servizi marittimi integrati e CleanSeaNet.

L'attuazione può essere verificata monitorando se gli Stati membri forniscono in modo tempestivo ed efficace riscontri sulla verifica delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet e se le informazioni sulla raccolta degli elementi di prova e sui procedimenti amministrativi sono caricate regolarmente sullo strumento di comunicazione. La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, svilupperà un sito web pubblico contenente gli indicatori chiave sul tasso di attuazione e le principali informazioni non riservate sugli incidenti di scarichi illegali; il sito web sarà aggiornato regolarmente con i dati provenienti dallo strumento di comunicazione, così da tenere il pubblico informato circa l'attuazione e le sanzioni imposte. L'EMSA effettuerà cicli di visite negli Stati membri per verificare le operazioni sul campo nell'ambito del suo ruolo di sostegno alla Commissione<sup>13</sup>. Inoltre, su richiesta, fornirà analisi orizzontali e assistenza tecnica, che saranno comunicate alla Commissione e agli Stati membri.

Gli impatti della direttiva dovrebbero essere valutati entro cinque anni dalla data di recepimento della normativa. Si prevede che saranno già disponibili dati più solidi e rappresentativi per preparare una valutazione completa per tutti gli Stati membri. In tale contesto sarebbe necessario uno studio di esperti per stimare i progressi compiuti in relazione ai livelli delle sanzioni. La valutazione dovrebbe anche esaminare i dati disponibili riguardo ai benefici ambientali e la possibilità di estendere l'ambito di applicazione ai nuovi sviluppi della convenzione Marpol 73/78 e all'inquinamento atmosferico. Successivamente, in linea con il ciclo quinquennale di visite di riesame dell'EMSA negli Stati membri, la Commissione analizzerà regolarmente l'attuazione della direttiva.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non sono necessari documenti esplicativi in quanto la proposta mira a semplificare e chiarire il regime esistente.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

#### *Il titolo della direttiva*

Il titolo definisce in modo più preciso l'oggetto della direttiva aggiungendo l'elemento "applicazione delle norme internazionali". Tale modifica mira a chiarire che l'oggetto della direttiva non è l'introduzione di nuove norme sostanziali in materia di inquinamento provocato dalle navi, bensì il recepimento e l'applicazione di norme internazionali già adottate. L'elemento delle "sanzioni penali" di cui al titolo attuale è stato eliminato per motivi di coerenza giuridica con la direttiva (UE) 2023/xxxx sulla tutela penale dell'ambiente.

#### *Articolo 1 – Finalità*

L'obiettivo generale della direttiva è modificato al fine di specificare che per sanzioni adeguate, nella presente direttiva, si intendono sanzioni dissuasive, effettive e proporzionate. Ciò si riferisce alle sanzioni amministrative. L'elemento delle "sanzioni penali", presente

---

<sup>13</sup> L'EMSA effettua tali visite, a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1406/2002 che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima, nell'ambito dei suoi compiti principali; pertanto non si prevedono costi aggiuntivi.

nell'attuale direttiva, è stato eliminato dalla finalità per motivi di coerenza giuridica con la direttiva (UE) 2023/xxxx sulla tutela penale dell'ambiente.

## ***Articolo 2 – Definizioni***

L'articolo 2, punto 2, aggiorna le definizioni che sono risultate problematiche o che si riferiscono all'ambito di applicazione obsoleto della direttiva e introduce una nuova definizione. In primo luogo la definizione di "sostanze inquinanti" di cui al punto 2 è adattata all'ambito di applicazione esteso della direttiva, che comprende gli allegati I-VI della convenzione Marpol 73/78. Una nuova definizione di cui al punto 2 bis introduce i "residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico", ossia gli scarichi degli scrubber in mare, tra le sostanze contemplate nell'ambito di applicazione esteso della direttiva per quanto riguarda l'allegato VI della convenzione Marpol 73/78, tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'IMO. Una nuova definizione di cui al punto 5 bis integra nella direttiva la definizione di "società" concordata a livello internazionale, in linea con il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM)<sup>14</sup>, recepito nel diritto dell'Unione con il regolamento (CE) n. 336/2006<sup>15</sup>.

## ***Articolo 4 – Divieto di scarichi***

L'articolo 4 stabilisce i divieti generali contemplati dalla presente direttiva. Uno scarico illegale può essere attribuito a una persona fisica o giuridica e le disposizioni nazionali di attuazione della presente direttiva dovrebbero garantire che tali persone siano ritenute responsabili. Alcuni dei divieti previsti dall'attuale direttiva (sostanze di cui agli allegati I-II della convenzione Marpol 73/78) sono versioni aggiornate di quelli esistenti, mentre altri sono nuovi (sostanze di cui agli allegati III-VI della convenzione Marpol 73/78). La nozione di "casi di minore entità" è stata eliminata in seguito ai risultati della valutazione ex post, secondo cui il termine è problematico e non è interpretato allo stesso modo dagli Stati membri. Inoltre tale termine era pertinente solo per l'applicazione di sanzioni penali, che ora esulano dall'ambito di applicazione della direttiva.

## ***Articolo 5 – Eccezioni***

La proposta di cui all'articolo 5 stabilisce le eccezioni ai divieti previsti dall'articolo 4 nel caso in cui lo scarico in mare avvenga in seguito a un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento. Questo articolo è applicabile solo se è soddisfatta la condizione di avaria alla nave/all'equipaggiamento. La disposizione è stata modificata per chiarire il regime di responsabilità esistente in virtù della convenzione Marpol 73/78, precisando le norme applicabili senza modificarle rispetto alla direttiva 2005/35/CE. La nozione di "proprietario" utilizzata nella convenzione Marpol 73/78 è chiarita ricorrendo invece alla nozione di "società", in quanto può rimandare a diversi soggetti che gestiscono una nave. Questa eccezione si applica quindi a qualsiasi organizzazione che abbia assunto l'esercizio della nave, in linea con il codice ISM. La disposizione si applica all'ambito di applicazione esteso della direttiva. Le eccezioni per i reati (articolo 5 bis) e gli ulteriori approfondimenti in merito (articolo 5 ter) sono stati eliminati per motivi di coerenza giuridica con la direttiva (UE) 2023/xxxx sulla tutela penale dell'ambiente. Le soglie di responsabilità penale per i reati di

---

<sup>14</sup> Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione dell'Assemblea A.741 (18) del 4 novembre 1993 e successive modifiche.

<sup>15</sup> Regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2006, sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio.

inquinamento provocato dalle navi introdotte dalla direttiva 2009/123/CE sono state eliminate, in quanto sono ora contemplate nella direttiva (UE) 2023/xxxx.

### ***Articolo 6 – Misure di controllo dell'applicazione per le navi che si trovano nel porto di uno Stato membro***

La disposizione non cambia rispetto a quella vigente. Al fine di assistere gli Stati membri nell'adempimento dei loro obblighi a norma dell'articolo 6, nella direttiva è introdotto un nuovo allegato nel quale figura un elenco indicativo di irregolarità o informazioni che potrebbero far sospettare che si sia verificato uno scarico illegale, cosa che a sua volta fa scattare l'obbligo per lo Stato di approdo di ispezionare l'incidente.

### ***Articolo 8 – Sanzioni***

L'articolo è modificato in ragione delle implicazioni della direttiva (UE) 2023/xxxx sulla tutela penale dell'ambiente. La revisione della direttiva 2005/35/CE riguarderà solo le sanzioni amministrative, mentre la direttiva (UE) 2023/xxxx contempla le sanzioni penali per l'inquinamento provocato dalle navi. Tale revisione specifica i principi che dovrebbero disciplinare l'introduzione di sanzioni nelle disposizioni di legge nazionali che recepiscono la direttiva, ovvero che esse dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive. Il sistema di sanzioni amministrative introdotto nell'ordinamento giuridico nazionale non dovrebbe pregiudicare la direttiva (UE) 2023/xxxx e le sanzioni ivi previste<sup>16</sup>. Un nuovo paragrafo all'articolo 8 specifica il tipo di sanzioni che come minimo è opportuno prevedere nell'ordinamento giuridico nazionale, che dovrebbero includere ammende imposte alla società della nave, riconoscendo le norme internazionali applicabili al trasporto marittimo secondo cui la gestione operativa e/o tecnica della nave potrebbe essere delegata dal proprietario registrato a una società diversa. In tali casi la società sarà ritenuta responsabile di aver scaricato illegalmente sostanze inquinanti in mare anziché conferirle agli impianti portuali di raccolta, a meno che non dimostri che un'altra persona, ossia il comandante o uno o più membri dell'equipaggio, nel caso in cui questi ultimi non agiscano sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili dello scarico. Un nuovo paragrafo all'articolo 8 chiarisce che, qualora sia dimostrato che la responsabilità della violazione è di una persona diversa dalla società, tale persona dovrebbe essere soggetta a sanzioni in conformità della direttiva 2005/35/CE. Le sanzioni penali applicabili alle persone fisiche (articolo 8 bis), la responsabilità per i reati (articolo 8 ter) e le sanzioni penali applicabili alle persone giuridiche (articolo 8 quater) sono state eliminate per motivi di coerenza giuridica con la direttiva (UE) 2023/xxxx sulla tutela penale dell'ambiente.

### ***Articolo 8 quinquies – Applicazione efficace delle sanzioni (nuovo)***

Si tratta di un nuovo articolo inteso a garantire un'applicazione coerente del sistema di sanzioni previsto dalla direttiva in tutta l'Unione e il ravvicinamento delle sanzioni imposte. Le autorità giudiziarie e amministrative nazionali dovrebbero tenere conto di tutte le circostanze pertinenti nel determinare il livello delle sanzioni da imporre a chi inquina. Tenendo conto della diversa natura delle sostanze inquinanti contemplate dalla presente direttiva e dell'importanza di un'applicazione coerente di tali sanzioni in tutta l'Unione alla luce della natura transfrontaliera dell'inquinamento provocato dalle navi, l'ulteriore efficacia dei livelli di sanzione sarà definita in un atto di esecuzione che stabilisce criteri concreti per l'applicazione delle sanzioni per gli scarichi di diverse sostanze inquinanti in mare. Un

<sup>16</sup> Gli articoli 5 e 7 della direttiva (UE) 2023/xxxx trattano le sanzioni non penali e tali prescrizioni devono essere prese in considerazione nell'applicazione della direttiva 2005/35/CE.

esempio di tali criteri aggiuntivi potrebbe essere quello di basarsi sull'area geografica in cui è avvenuto lo scarico di uno specifico tipo di sostanza inquinante, a seconda della sensibilità dell'area alle sostanze chimiche contenute in tale sostanza inquinante, come gli scarichi illegali di olio da cucina nel Mar Baltico.

#### ***Articolo 10 – Scambio di informazioni ed esperienze***

Il principio alla base della disposizione non è cambiato: la Commissione assiste gli Stati membri nelle loro attività di applicazione con il sostegno dell'EMSA. Il titolo dell'articolo è stato modificato per tenere conto del fatto che le misure delineate in questo articolo riguardano lo scambio di informazioni ed esperienze necessarie per l'efficace attuazione della direttiva e la cooperazione tra le parti interessate.

Al fine di migliorare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, sono state aggiunte disposizioni relative al rafforzamento degli strumenti digitali esistenti a disposizione degli Stati membri, in particolare CleanSeaNet, e al miglioramento dei collegamenti automatici tra le banche dati sulla sicurezza marittima e i sistemi di scambio di informazioni esistenti, tra cui THETIS, THETIS-EU e SafeSeaNet, in modo da fornire informazioni tempestive e accurate in un formato di facile utilizzo nell'ambito dei servizi marittimi integrati e di consentire attività più mirate da parte degli Stati membri. Per garantire un monitoraggio efficace dell'attuazione della direttiva da parte di tutti gli Stati membri, è previsto anche un tasso di verifica del 10 % all'anno delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet da parte di ciascuno Stato membro. È opportuno agevolare l'accesso a tali informazioni da parte delle autorità nazionali lungo tutta la catena di applicazione, nonché da parte delle autorità di altri Stati membri interessate a tali informazioni, al fine di ridurre al minimo l'onere amministrativo delle attività di applicazione. La Commissione metterà a disposizione le sedi in cui dovrebbe avvenire lo scambio di esperienze tra le autorità e gli esperti degli Stati membri. A tal fine si propongono riunioni di esperti per la definizione di prassi e orientamenti comuni, ad esempio attraverso l'istituzione di un gruppo di esperti dedicato. Le disposizioni sui compiti dell'EMSA sono state eliminate dall'articolo in quanto tali compiti sono definiti in uno strumento giuridico separato.

#### ***Articolo 10 bis – Comunicazione delle informazioni (nuovo)***

Gli obblighi di comunicazione da parte degli Stati membri sono stati sostituiti da un sistema più dettagliato di comunicazione alla Commissione sull'attuazione della direttiva. Di conseguenza la comunicazione ora dovrebbe avvenire non appena le attività pertinenti sono state completate, per mezzo di un apposito strumento elettronico di comunicazione sviluppato e gestito dall'EMSA. Questa modalità garantisce un sistema di comunicazione concreto e più efficace, evitando uno sfasamento temporale tra la data dell'incidente di inquinamento o del procedimento amministrativo e la data effettiva della comunicazione. L'articolo prevede che gli Stati membri comunichino i dati pertinenti relativi a i) ispezioni, ii) attività di verifica e iii) sanzioni imposte. Richiede inoltre agli Stati membri di registrare in CleanSeaNet l'attività di verifica intrapresa dopo l'invio di una segnalazione allo Stato membro tramite tale servizio o i motivi per cui non vi è stato dato seguito. È previsto un atto di esecuzione per fornire norme più dettagliate sulla procedura di comunicazione, specificando anche il tipo di informazioni che devono essere comunicate. La Commissione monitorerà l'attuazione e l'efficacia della direttiva con il sostegno dell'EMSA attraverso tali azioni e sarà in grado di valutare gli indicatori che misureranno i progressi verso il conseguimento degli obiettivi della direttiva.

#### ***Articolo 10 ter – Formazione (nuovo)***

Questa disposizione mira ad assistere gli Stati membri nelle loro attività di formazione delle autorità competenti coinvolte nella catena di applicazione, al fine di garantire che tutte le parti coinvolte dispongano delle competenze e delle capacità specialistiche necessarie per ricoprire efficacemente il proprio ruolo. L'articolo prevede che la Commissione, con il sostegno tecnico dell'EMSA, fornisca attività di formazione agli Stati membri dell'UE per meglio adempiere alle loro responsabilità a norma della direttiva, visti l'ampliamento dell'ambito di applicazione e i nuovi sviluppi normativi in seno all'IMO che sono pertinenti per l'attuazione della direttiva. Su tale base l'EMSA organizzerà regolarmente seminari e tratterà i) i nuovi sviluppi tecnologici, compresi i nuovi strumenti digitali, per quanto riguarda l'attuazione della direttiva; e ii) le migliori prassi degli Stati membri e i loro metodi per la raccolta degli elementi di prova e la verifica degli scarichi illegali.

#### ***Articolo 10 quater – Pubblicazione delle informazioni (nuovo)***

Si tratta di un nuovo articolo. La Commissione garantirà la disponibilità online di informazioni chiave, non riservate e aggiornate sull'inquinamento provocato dalle navi. Su tale base l'EMSA pubblicherà online una panoramica e la aggiornerà regolarmente. In questo modo saranno accessibili al pubblico le informazioni generali su ciascun incidente di inquinamento provocato dalle navi nell'UE. In ciò rientrerebbero informazioni quali i dettagli di una segnalazione proveniente dalla sorveglianza satellitare, il relativo seguito dato dallo Stato membro interessato, i fatti della verifica sul posto o dell'ispezione della nave e il risultato finale del procedimento, ad esempio la sanzione amministrativa comminata, compreso il suo livello, il nome, la bandiera e il numero IMO della nave a cui è stata imposta, nonché i fatti fondamentali del caso nell'ambito del quale è avvenuta l'imposizione. L'EMSA renderà inoltre disponibile al pubblico una panoramica dell'attuazione e dell'applicazione della presente direttiva per Stato membro, fornendo profili dei paesi con informazioni che misurano i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi specifici, come il numero di incidenti di inquinamento identificati o il numero di procedimenti amministrativi per paese, nonché alcuni indicatori fondamentali sui loro rapporti. Nella direttiva è inserito un nuovo allegato, nel quale è indicato il tipo di informazioni disponibili al pubblico.

#### ***Articolo 10 quinquies – Protezione delle persone che segnalano potenziali scarichi illegali (nuovo)***

Il nuovo assetto degli strumenti digitali dell'EMSA fornirà un portale per avvertire lo Stato membro che si è verificato uno scarico illegale da una nave in mare. Gli informatori (ossia le persone fisiche che forniscono informazioni sulle violazioni acquisite nel contesto delle loro attività lavorative) avranno un canale dedicato per segnalare i potenziali reati. Questo articolo fa riferimento alla protezione degli informatori attraverso il collegamento alla direttiva (UE) 2019/1937 che stabilisce norme minime per la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione.

#### ***Articolo 12 bis – Valutazione e riesame (nuovo)***

Si tratta di un nuovo articolo. Questa disposizione prevede che la Commissione presenti una valutazione dell'attuazione della direttiva cinque anni dopo il recepimento. È stata inoltre aggiunta una clausola di riesame in cui si afferma che durante il riesame si dovrebbe tenere conto di eventuali modifiche future delle norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi che sono state sottoposte a controllo dalla convenzione Marpol 73/78.

#### ***Articolo 13 – Procedura di comitato***

Si tratta di un nuovo articolo standard per l'adozione degli atti di esecuzione.

***Gli ex articoli 5 bis e 5 ter, da 8 bis a 8 quater, 11, 14 e 15 e l'allegato unico sono stati soppressi***

I suddetti articoli sono stati soppressi in linea di massima in ragione delle implicazioni della direttiva (UE) 2023/xxxx sulla tutela penale dell'ambiente e nei casi in cui non sono più pertinenti. L'allegato unico della direttiva 2005/35/CE è stato soppresso in quanto obsoleto.

***Allegato I (nuovo)***

Si tratta di un nuovo allegato che fornisce esempi di situazioni in cui dovrebbero essere avviate attività di applicazione, poiché si sospetta che una nave abbia scaricato illegalmente sostanze inquinanti. In tal caso lo Stato membro deve effettuare un'ispezione in porto per verificare e raccogliere informazioni sulle circostanze dello scarico illegale, nonché elementi di prova. L'allegato contiene un elenco indicativo di esempi di irregolarità e di informazioni che potrebbero far scattare l'obbligo di ispezione, ad esempio i risultati di precedenti ispezioni da parte dello Stato di approdo, di ispezioni effettuate da autorità di polizia, ambientali o di altro tipo o delle ispezioni sul conferimento dei rifiuti delle navi agli impianti portuali di raccolta o le informazioni scambiate o ricevute tramite i servizi marittimi integrati. Se l'ispezione dimostra che è avvenuto uno scarico illegale, devono essere avviati gli eventuali procedimenti del caso.

***Allegato II (nuovo)***

Si tratta di un nuovo allegato che fornisce un elenco non esaustivo di tipi di informazioni che devono essere divulgate al pubblico su ciascun incidente di inquinamento e sull'attuazione della direttiva da parte di ciascuno Stato membro. Tali informazioni saranno fornite in un formato di facile utilizzo, ad esempio sotto forma di una mappa in cui l'utente può ingrandire l'area geografica di interesse e vedere come sono stati gestiti gli incidenti di inquinamento in un determinato anno. Le informazioni disponibili al pubblico saranno fornite in un linguaggio non tecnico, con l'obiettivo di informarlo sul modo in cui gli Stati membri danno seguito agli incidenti di inquinamento e su quali navi sono state oggetto di ammende.



**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento**

(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 100, 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>17</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>18</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La politica marittima dell'Unione mira a conseguire un elevato livello di sicurezza e protezione dell'ambiente. Questo obiettivo si può raggiungere attraverso il rispetto delle convenzioni, dei codici e delle risoluzioni internazionali, mantenendo nel contempo la libertà di navigazione prevista dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.
- (2) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione Marpol 73/78") stabilisce i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, ma disciplina altresì le condizioni alle quali talune sostanze possono essere scaricate nell'ambiente marino.
- (3) Dall'adozione della direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>19</sup>, la convenzione Marpol 73/78 e i suoi allegati sono stati oggetto di importanti modifiche, che hanno introdotto norme e divieti più severi per gli scarichi di sostanze effettuati dalle navi in mare. È opportuno tenere conto di tali modifiche nonché degli insegnamenti tratti dall'attuazione della direttiva 2005/35/CE.
- (4) La direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup> garantisce che i rifiuti siano conferiti ai porti dell'Unione, dove sono raccolti da impianti portuali di raccolta adeguati. L'applicazione della direttiva (UE) 2019/883 è, insieme alla direttiva 2005/35/CE, uno strumento fondamentale per prevenire l'inquinamento provocato dalle navi. Al fine di garantire

---

<sup>17</sup> GU C 77 del 31.3.2009, pag. 69.

<sup>18</sup> GU C 202 del 7.6.2016, pag. 177.

<sup>19</sup> Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11).

<sup>20</sup> Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).

un sistema di applicazione efficace, integrato e coerente delle disposizioni della direttiva (UE) 2019/883 relativa al conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta, è opportuno modificare la direttiva 2005/35/CE per estenderne l'ambito di applicazione agli allegati da IV a VI della convenzione Marpol 73/78, in modo da dissuadere le navi dallo scaricare sostanze inquinanti illegalmente in mare, anziché conferirle agli impianti portuali di raccolta in conformità delle disposizioni della direttiva (UE) 2019/883.

- (5) La direttiva (UE) 2019/883 non include nel suo ambito di applicazione l'allegato III della convenzione Marpol 73/78, in quanto le merci imballate non sono classificate come rifiuti e quindi di solito non sono conferite agli impianti portuali di raccolta. Tuttavia non è possibile escludere che sostanze nocive trasportate in colli possano essere gettate in mare illegalmente. Alla luce di quanto sopra, è opportuno estendere l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE all'allegato III della convenzione Marpol 73/78. Di conseguenza gettare in mare sostanze nocive dovrebbe essere vietato a norma della direttiva 2005/35/CE, a meno che le autorità competenti non ritengano che sia necessario per garantire la sicurezza della nave o per salvare delle vite umane in mare.
- (6) La convenzione Marpol 73/78 include le emissioni delle navi nella definizione di scarichi di cui all'articolo 2 della stessa. L'allegato VI di tale convenzione riguarda la prevenzione dell'inquinamento atmosferico provocato dalle navi. L'allegato VI e i corrispondenti orientamenti dell'IMO sui sistemi di depurazione dei gas di scarico (EGCS) (risoluzione MEPC.340 (77)) consentono l'uso di tali sistemi da parte delle navi come metodo alternativo di conformità per ridurre le emissioni di ossidi di zolfo (SOx). L'allegato VI disciplina i residui e le acque di scarico di detti sistemi, vietandone lo scarico in mare e imponendone il conferimento a impianti portuali di raccolta adeguati (nel caso di residui provenienti da sistemi a circuito chiuso) o regolamentandone le condizioni di scarico (nel caso di acque di scarico provenienti da sistemi a circuito aperto). La direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup> recepisce nel diritto dell'Unione le norme internazionali relative ai SOx, mentre la direttiva (UE) 2019/883 dispone che i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico siano conferiti agli impianti portuali di raccolta. Poiché i residui e le acque di scarico di tali sistemi possono inquinare l'ambiente marino, in caso di scarichi illegali dovrebbero essere applicate le sanzioni previste dalla direttiva 2005/35/CE. Per questi motivi è opportuno estendere l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE ai residui e alle acque di scarico dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'IMO, fatte salve le disposizioni della direttiva (UE) 2016/802 che stabiliscono norme e sanzioni più severe in materia di scarichi.
- (7) La direttiva (UE) 2023/xxxx<sup>22</sup> garantisce definizioni comuni dei reati ambientali e la disponibilità di sanzioni penali dissuasive, efficaci e proporzionate per quelli gravi. La direttiva 2005/35/CE è stata modificata dalla direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>23</sup>, che ha introdotto sanzioni penali per talune violazioni della direttiva 2005/35/CE, che ora dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2023/xxxx. Di conseguenza le disposizioni della direttiva 2005/35/CE che sono state aggiunte o sostituite dalla direttiva 2009/123/CE dovrebbero essere soppresse dalla direttiva 2005/35/CE.

---

<sup>21</sup> Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione) (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

<sup>22</sup> GU L xxxx.

<sup>23</sup> Direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni (GU L 280 del 27.10.2009, pag. 52).

- (8) Le sanzioni amministrative introdotte nel recepimento della direttiva 2005/35/CE non dovrebbero pregiudicare la direttiva (UE) 2023/xxxx. Gli Stati membri dovrebbero definire la portata del contrasto amministrativo e penale per quanto riguarda i reati di inquinamento provocato dalle navi secondo il loro diritto nazionale. Nell'applicare la legislazione nazionale che recepisce la direttiva 2005/35/CE, gli Stati membri dovrebbero garantire che l'irrogazione delle sanzioni penali e delle sanzioni amministrative rispetti i principi della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, compreso il principio del *ne bis in idem*.
- (9) Le sanzioni previste dalla direttiva 2005/35/CE dovrebbero essere rafforzate garantendo un'applicazione coerente delle sanzioni amministrative in tutta l'Unione. Al fine di potenziare l'effetto deterrente delle sanzioni comminate per i reati di inquinamento provocato dalle navi, queste dovrebbero almeno assumere la forma di ammende imposte alla società della nave, a meno che la società non possa dimostrare che il comandante della nave o uno o più membri dell'equipaggio, nel caso in cui questi ultimi non agiscano sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili dello scarico. In questo contesto per società della nave si intende l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave, in linea con il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento ("codice ISM")<sup>24</sup>, attuato nel diritto dell'Unione in virtù del regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>25</sup>. La direttiva 2005/35/CE dovrebbe riconoscere che la gestione della nave potrebbe essere delegata dal proprietario registrato a un soggetto diverso, il quale dovrebbe quindi essere ritenuto in primo luogo responsabile del mancato adempimento degli obblighi previsti dal codice ISM di garantire che siano evitati danni all'ambiente o che le operazioni di bordo siano assegnate a personale qualificato.
- (10) Le autorità amministrative e giudiziarie nazionali dovrebbero tenere conto di tutte le circostanze pertinenti nel determinare il livello delle sanzioni da imporre a chi inquina. Tenendo conto della diversa natura delle sostanze inquinanti contemplate dalla direttiva 2005/35/CE e dell'importanza di un'applicazione coerente delle sanzioni in tutta l'Unione alla luce della natura transfrontaliera del comportamento oggetto della regolamentazione, è opportuno promuovere un ulteriore ravvicinamento e una maggiore efficacia dei livelli delle sanzioni attraverso la definizione di criteri concreti per l'applicazione delle sanzioni per gli scarichi di diverse sostanze inquinanti. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione delle sanzioni. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>26</sup>. Per l'adozione di tali atti di esecuzione è opportuno far ricorso alla procedura d'esame.
- (11) Qualora uno Stato membro sospetti che una nave che si trova volontariamente all'interno di un suo porto o in un terminale off-shore abbia effettuato uno scarico illegale, dovrebbe essere eseguita un'ispezione adeguata per stabilire le circostanze. Al fine di aiutare gli Stati membri ad

---

<sup>24</sup> Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione dell'Assemblea A.741 (18) del 4 novembre 1993 e successive modifiche.

<sup>25</sup> Regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2006, sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio (GU L 64 del 4.3.2006, pag.1).

<sup>26</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).

adempiere agli obblighi di ispezione di tali navi previsti dalla direttiva 2005/35/CE, l'allegato I di quest'ultima fornisce un elenco indicativo di irregolarità o informazioni che dovrebbero essere prese in considerazione dalle autorità competenti, caso per caso, per stabilire se una nave debba essere considerata sospetta.

- (12) Le misure di accompagnamento per la cooperazione e gli obblighi di comunicazione degli Stati membri non sono stati finora sufficienti a consentire un'analisi completa volta a verificare se i responsabili dell'inquinamento siano sottoposti a sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate e se la Commissione disponga di dati adeguati per monitorare l'attuazione della direttiva 2005/35/CE. Al fine di garantire un'applicazione efficace e coerente della direttiva 2005/35/CE, è opportuno agevolare lo scambio di informazioni e di esperienze attraverso il rafforzamento della cooperazione, garantendo al contempo che alla Commissione siano messi a disposizione dati adeguati per consentire un monitoraggio appropriato dell'attuazione di detta direttiva.
- (13) Il servizio satellitare esistente "CleanSeaNet", che notifica alle autorità degli Stati membri i potenziali scarichi illegali, dovrebbe essere ulteriormente potenziato per includere informazioni sulle sostanze inquinanti aggiuntive che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE. Le informazioni relative agli scarichi potenziali o effettivi segnalati dagli Stati membri in conformità della direttiva 2005/35/CE e di altre banche dati dell'Unione sulla sicurezza marittima, come il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi istituito dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>27</sup> ("SafeSeaNet") e la banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>28</sup> ("THETIS"), dovrebbero essere integrate e divulgate in un formato elettronico di facile utilizzo alle autorità nazionali coinvolte nella catena di applicazione, al fine di agevolare la loro risposta tempestiva. Tali informazioni, se relative a uno scarico effettivo o potenziale di residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico da una nave, dovrebbero inoltre essere divulgate automaticamente al modulo dedicato di THETIS istituito dalla decisione di esecuzione 2015/253 della Commissione ("THETIS-EU"), così da assistere gli Stati membri in relazione alle misure di applicazione prese conformemente alle disposizioni della direttiva (UE) 2016/802. Al fine di garantire un monitoraggio efficace dell'attuazione della direttiva da parte di tutti gli Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro garantisca un tasso di verifica del 10 % all'anno delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet entro i primi tre anni dal recepimento della direttiva. L'accesso a tali informazioni dovrebbe essere consentito alle autorità di altri Stati membri che hanno un interesse al riguardo in quanto Stati del successivo porto di approdo, Stati costieri interessati dal potenziale scarico o Stati di bandiera della nave, al fine di agevolare una cooperazione transfrontaliera efficace e tempestiva, ridurre al minimo l'onere amministrativo delle attività di applicazione e in ultima analisi sanzionare efficacemente i responsabili per le violazioni della direttiva 2005/35/CE.
- (14) Il sottogruppo in materia di rifiuti delle navi, che è stato istituito nell'ambito del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile e che ha riunito una molteplicità di esperti nel campo dell'inquinamento provocato dalle navi e della gestione dei rifiuti delle navi, ha sospeso i lavori nel dicembre 2017 in ragione dell'avvio dei negoziati interistituzionali sulla direttiva (UE) 2019/883. Poiché tale sottogruppo temporaneo ha fornito preziosi orientamenti e competenze alla Commissione, è opportuno creare un gruppo di esperti analogo con il compito di scambiare

---

<sup>27</sup> Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

<sup>28</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione) (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

esperienze sull'applicazione della presente direttiva, al fine di assistere gli Stati membri nello sviluppo della loro capacità di individuare e verificare gli incidenti di inquinamento e garantire l'efficace applicazione della direttiva 2005/35/CE.

- (15) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ("EMSA"), istituita dal regolamento (UE) xxxx/xxxx<sup>29</sup>, dovrebbe fornire alla Commissione il sostegno necessario per garantire l'attuazione della presente direttiva.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione le informazioni necessarie per garantire un monitoraggio appropriato dell'attuazione della direttiva 2005/35/CE. Al fine di limitare gli oneri amministrativi e assistere la Commissione nell'analisi dei dati forniti dagli Stati membri, è opportuno che tali informazioni siano comunicate dagli Stati membri attraverso un apposito strumento elettronico di comunicazione. Nella misura in cui si riferiscono a sanzioni imposte a persone fisiche o che coinvolgono dette persone, tali informazioni sono rese anonime. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire che le informazioni comunicate a norma della direttiva 2005/35/CE siano comparabili per tipologia tra gli Stati membri e raccolte sulla base di un formato elettronico e di una procedura di comunicazione armonizzati. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (17) Al fine di assistere gli Stati membri nello sviluppo delle loro capacità per quanto riguarda l'efficace applicazione della direttiva 2005/35/CE da parte delle autorità amministrative e giudiziarie nazionali, la Commissione dovrebbe fornire agli Stati membri orientamenti e formazione relativi, tra l'altro, ai migliori metodi e alle migliori prassi per l'individuazione, la verifica e la raccolta degli elementi di prova, nonché orientamenti sugli sviluppi normativi pertinenti della convenzione Marpol 73/78 e sugli sviluppi tecnologici disponibili, compresi i nuovi strumenti digitali, in modo da agevolare attività di applicazione efficaci, efficienti in termini di costi e mirate.
- (18) Per sensibilizzare maggiormente il pubblico circa gli scarichi inquinanti delle navi e migliorare la protezione dell'ambiente, è opportuno che le informazioni fornite dagli Stati membri sull'applicazione della direttiva 2005/35/CE siano rese disponibili al pubblico attraverso una panoramica a livello dell'Unione e includano le informazioni elencate nell'allegato II di detta direttiva. La direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>30</sup> mira a garantire il diritto di accesso all'informazione ambientale negli Stati membri in linea con la Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (convenzione di Aarhus), di cui l'Unione è parte contraente. La Commissione dovrebbe proteggere la riservatezza delle informazioni ricevute dagli Stati membri, fatte salve le disposizioni della direttiva 2003/4/CE.
- (19) La direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>31</sup> stabilisce norme minime per la segnalazione di violazioni del diritto dell'Unione, compresa la direttiva 2005/35/CE, e per la protezione delle persone che segnalano tali violazioni. Gli Stati membri dovrebbero garantire in particolare la protezione dell'equipaggio che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2019/1937 e che segnala scarichi illegali effettivi o potenziali. Oltre ai canali di segnalazione esistenti a livello nazionale, come disciplinato dalla direttiva (UE) 2019/1937, la

---

<sup>29</sup> GU L xxxx.

<sup>30</sup> Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio (GU L 41 del 14.2.2003, pag. 26).

<sup>31</sup> Direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 17).

Commissione dovrebbe mettere a disposizione un canale centralizzato di segnalazione esterna online per la segnalazione di scarichi illegali effettivi o potenziali e trasmettere tali segnalazioni allo Stato membro o agli Stati membri interessati, che dovrebbero successivamente gestirle in conformità di detta direttiva, anche per quanto riguarda l'avviso di ricevimento, il riscontro adeguato e il seguito dato. La Commissione dovrebbe garantire la tutela della riservatezza dell'identità delle persone che effettuano la segnalazione, anche limitando se necessario l'esercizio di taluni diritti alla protezione dei dati delle persone coinvolte, ad esempio dei soggetti inclusi nella segnalazione come partecipanti al potenziale scarico illegale, in linea con l'articolo 25, paragrafo 1, lettere c) e h), e con l'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>32</sup>, nella misura e finché necessario a evitare e affrontare i tentativi volti a ostacolare le segnalazioni e a impedire, vanificare o rallentare il seguito dato alle segnalazioni, in particolare le indagini, oppure i tentativi volti a scoprire l'identità degli informatori.

- (20) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere in data [xx xx 2023]<sup>33</sup>.
- (21) In seno all'IMO sono in corso discussioni su nuove questioni ambientali relative al trasporto marittimo internazionale che sono causa di inquinamento sia idrico che atmosferico. Tra queste figurano gli inquinanti idrici dei rifiuti marini, come i container e i pellet di plastica dispersi, il rumore sottomarino e gli inquinanti atmosferici come il particolato carbonioso. Tali discussioni potrebbero sfociare nell'elaborazione di nuove norme nell'ambito della convenzione Marpol 73/78. Inoltre la direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>34</sup> richiede agli Stati membri di conseguire un buono stato ecologico dell'ambiente marino, il quale comprende come descrittori qualitativi, tra l'altro, i rifiuti marini e il rumore sottomarino delle navi. A tal proposito la direttiva (UE) 2023/xxxx<sup>35</sup> stabilisce i valori limite per il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) derivante dalle emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>). Le attività di trasporto marittimo contribuiscono a livelli più elevati di NO<sub>2</sub> nelle aree costiere e portuali. In questo contesto un futuro riesame della direttiva 2005/35/CE dovrebbe tenere conto dei nuovi sviluppi e la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva, se del caso, alla luce di eventuali nuove norme internazionali nel quadro della convenzione Marpol 73/78. Detto futuro riesame dovrebbe valutare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE, se del caso, al fine di integrare le emissioni di SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub>, come disciplinato nell'allegato VI della convenzione Marpol, sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva (UE) 2016/802 e dello sviluppo e della maturità del monitoraggio e del rilevamento delle emissioni di SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub> delle navi, in modo da garantire un regime di applicazione coerente, efficiente ed efficace, nonché l'imposizione di sanzioni dissuasive, in linea con il piano d'azione per l'inquinamento zero e in particolare con la sua iniziativa *farò 5 Rispettare insieme l'obiettivo "inquinamento zero"*.

---

<sup>32</sup> Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

<sup>33</sup> GU C xxxx.

<sup>34</sup> Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

<sup>35</sup> GU L xxxx.

- (22) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri in ragione dei danni transfrontalieri che possono essere provocati dagli scarichi illegali oggetto della direttiva e della disponibilità in tutta l'Unione di sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate per tali scarichi, ma possono invece, vista la portata e gli effetti dell'azione proposta, essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può adottare misure, conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (23) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, tra cui la protezione dei dati di carattere personale, il diritto a un ricorso effettivo e a un giudice imparziale, la presunzione di innocenza e i diritti della difesa, i principi della legalità e della proporzionalità dei reati e delle pene e il diritto di non essere giudicato o punito due volte per lo stesso reato. La presente direttiva mira a garantire il pieno rispetto di tali diritti e principi e dovrebbe essere attuata di conseguenza.
- (24) La direttiva 2005/35/CE dovrebbe quindi essere modificata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

### **Modifiche della direttiva 2005/35/CE**

La direttiva 2005/35/CE è così modificata:

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

"Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'applicazione delle norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per i reati di inquinamento";

- 2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

#### *"Articolo 1*

### **Finalità**

1. Scopo della presente direttiva è quello di recepire nel diritto dell'Unione le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e di garantire che i responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggetti a sanzioni amministrative dissuasive, effettive e proporzionate, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.
  2. La presente direttiva non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose conformemente al diritto internazionale, prevedendo sanzioni amministrative o penali in conformità con il loro diritto nazionale.";
- 3) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

#### *"Articolo 2*

### **Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

1. "convenzione Marpol 73/78": la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978, nella versione aggiornata;
  2. "sostanze inquinanti": le sostanze disciplinate dagli allegati I (idrocarburi), II (sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa), III (sostanze nocive trasportate per mare in colli), IV (acque reflue delle navi), V (rifiuti solidi delle navi) della convenzione Marpol 73/78 e i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico;
  3. "residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico": qualsiasi materiale rimosso dall'acqua di lavaggio o dall'acqua scaricata da un sistema di trattamento, l'acqua di scarico che non soddisfa il criterio di scarico o altro materiale residuo rimosso dal sistema di depurazione dei gas di scarico scaricato in mare come risultato del ricorso a un metodo di conformità per la riduzione delle emissioni, come definito nell'allegato V, norma 4, della convenzione Marpol 73/78, utilizzato come alternativa in termini di riduzione delle emissioni alle norme stabilite nell'allegato VI, norma 14, di detta convenzione, tenendo conto degli orientamenti sviluppati dall'IMO;
    - a) "scarico": ogni rigetto comunque proveniente da una nave, quale figura all'articolo 2 della convenzione Marpol 73/78;
  4. "nave": un'imbarcazione marittima di qualsiasi tipo e battente qualsiasi bandiera, che operi nell'ambiente marino; sono inclusi gli aliscafi, i veicoli su cuscino d'aria, i sommergibili e i natanti;
  5. "persona giuridica": qualsiasi soggetto di diritto che possieda tale status, ad eccezione degli Stati stessi o delle istituzioni pubbliche nell'esercizio dei pubblici poteri e delle organizzazioni internazionali pubbliche;
  6. "società": l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave.";
- 4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

#### *"Articolo 4*

#### **Violazioni**

1. Gli Stati membri provvedono affinché gli scarichi di sostanze inquinanti in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, siano considerati violazioni, a meno che:
  - a) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato I della convenzione Marpol 73/78, non siano soddisfatte le condizioni di cui alle norme 15, 34, 4.1 o 4.3 di detto allegato;
  - b) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato II della convenzione Marpol 73/78, non siano soddisfatte le condizioni di cui alle norme 13, 3.1.1 o 3.1.3 di detto allegato;
  - c) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato III della convenzione Marpol 73/78, non siano soddisfatte le condizioni di cui alla norma 8.1 di detto allegato;



- d) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato IV della convenzione Marpol 73/78, non siano soddisfatte le condizioni di cui alle norme 3, 11.1 e 11.3 di detto allegato;
  - e) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato V della convenzione Marpol 73/78, non siano soddisfatte le condizioni di cui alle norme 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 e 7 di detto allegato, nonché alla parte II-A, sezione 5.2, del codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari (codice polare); e
  - f) per i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, non siano soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VI, norme 14.1, 14.4, 14.6 e 3.1.1, della convenzione Marpol 73/78.
2. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie a far sì che le persone fisiche o giuridiche che abbiano commesso una violazione ai sensi del paragrafo 1 siano ritenute responsabili.";
- 5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 5*

**Eccezioni**

- 1. Lo scarico di sostanze inquinanti regolamentate dagli allegati I, II e VI della convenzione Marpol 73/78 nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e), non è considerato una violazione da parte della società, del comandante o dell'equipaggio se sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:
    - a) lo scarico deriva da un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento;
    - b) dopo l'avaria o la scoperta dello scarico sono state prese tutte le ragionevoli precauzioni per impedire o ridurre lo scarico.
  - 2. Il paragrafo 1 non si applica se la società, il comandante o l'equipaggio responsabili dell'avaria hanno agito con l'intenzione di provocarla o incautamente e con la consapevolezza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta.";
- 6) l'articolo 5 bis è soppresso;
- 7) l'articolo 5 ter è soppresso;
- 8) all'articolo 6, è aggiunto il seguente paragrafo 3:
- "3. L'allegato I della presente direttiva comprende un elenco indicativo delle irregolarità o delle informazioni ai sensi del paragrafo 1.";
- 9) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 8*

**Sanzioni**

- 1. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri a norma della direttiva (UE) 2023/xxxx<sup>36</sup>, gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni amministrative per la violazione delle disposizioni nazionali di attuazione dell'articolo 4 e dell'articolo 5, paragrafo 2, della

---

<sup>36</sup> GUL xxxx.

presente direttiva e ne assicurano l'applicazione. Le sanzioni amministrative previste sono dissuasive, effettive e proporzionate.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le sanzioni introdotte in recepimento della presente direttiva includano ammende imposte alla società al momento della violazione, a meno che la società non possa dimostrare che il comandante o l'equipaggio, nel caso in cui quest'ultimo non agisca sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili di tale violazione.
  3. Qualora sia dimostrato che il comandante o l'equipaggio, nel caso in cui quest'ultimo non agisca sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili della violazione in questione, gli Stati membri provvedono a imporre sanzioni a tali persone in conformità delle disposizioni della presente direttiva.";
- 10) l'articolo 8 bis è soppresso;
  - 11) l'articolo 8 ter è soppresso;
  - 12) l'articolo 8 quater è soppresso;
  - 13) è inserito il seguente articolo 8 quinquies:

*"Articolo 8 quinquies*

**Applicazione efficace delle sanzioni**

1. Gli Stati membri garantiscono che, nel determinare e applicare il tipo e il livello di sanzione amministrativa a una persona fisica o giuridica ritenuta responsabile di una violazione ai sensi dell'articolo 4 e dell'articolo 5, paragrafo 2, dalle autorità competenti, queste ultime tengano conto di tutte le circostanze pertinenti della violazione, tra cui:
  - a) la natura, la gravità e la durata dello scarico;
  - b) il grado di colpevolezza della persona responsabile;
  - c) i danni causati dallo scarico all'ambiente o alla salute umana;
  - d) la solidità finanziaria della persona responsabile, tenendo conto, se del caso, del fatturato annuo realizzato a livello mondiale della persona giuridica responsabile;
  - e) i benefici economici che la violazione genera o che si prevede genererà per la persona responsabile;
  - f) le misure adottate dalla persona responsabile per prevenire lo scarico o mitigarne gli impatti;
  - g) il livello di cooperazione della persona responsabile con l'autorità competente, comprese eventuali azioni volte a eludere od ostacolare lo svolgimento di un'ispezione adeguata o di un'altra indagine da parte di tale autorità; e
  - h) qualsiasi precedente violazione commessa dalla persona responsabile.
2. Al fine di garantire l'applicazione uniforme del presente articolo, la Commissione può stabilire, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate sui criteri che gli Stati membri devono considerare nell'applicare le sanzioni per ciascun tipo di sostanza inquinante a norma della presente direttiva. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13.";

- 14) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 10*

**Scambio di informazioni ed esperienze**

1. Ai fini della presente direttiva, gli Stati membri e la Commissione cooperano nello scambio di informazioni, sulla base del sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 3, e all'allegato III della direttiva 2002/59/CE<sup>37</sup> (SafeSeaNet), in modo da conseguire gli obiettivi seguenti:
    - a) migliorare le informazioni necessarie per l'attuazione efficace della presente direttiva, in particolare quelle fornite dal servizio satellitare europeo di individuazione dell'inquinamento istituito dalla presente direttiva (CleanSeaNet), al fine di sviluppare metodi affidabili per rintracciare le sostanze inquinanti in mare;
    - b) sviluppare e attuare un sistema di controllo e monitoraggio adeguato, integrando le informazioni fornite a norma della lettera a) con le informazioni rese disponibili in SafeSeaNet e in altre banche dati e strumenti di informazione dell'Unione, compresa la divulgazione delle informazioni sugli scarichi effettivi o potenziali di residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico al modulo dedicato di THETIS istituito dalla decisione di esecuzione 2015/253 della Commissione<sup>38</sup> (THETIS-EU), al fine di facilitare la rapida identificazione e il monitoraggio delle navi che scaricano sostanze inquinanti, nell'intento di ottimizzare le misure di applicazione prese dalle autorità nazionali;
    - c) utilizzare al meglio le informazioni fornite a norma delle lettere a) e b), nonché quelle comunicate dagli Stati membri conformemente all'articolo 10 bis, al fine di agevolare l'accesso a tali informazioni e il loro scambio tra le autorità competenti e con le autorità di altri Stati membri e la Commissione; e
    - d) entro tre anni dalla data di recepimento della presente direttiva, garantire che le autorità competenti verifichino almeno il 10 % delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet ogni anno.
  2. La Commissione provvede all'organizzazione di uno scambio di esperienze tra le autorità nazionali e gli esperti degli Stati membri, compresi quelli del settore privato, della società civile e dei sindacati, in merito all'applicazione della presente direttiva in tutta l'Unione, al fine di stabilire prassi e orientamenti comuni sul controllo di tale applicazione.";
- 15) sono inseriti i seguenti articoli 10 bis, 10 ter, 10 quater e 10 quinquies:

*"Articolo 10 bis*

**Comunicazione delle informazioni**

---

<sup>37</sup> Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

<sup>38</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2015/253 della Commissione, del 16 febbraio 2015, che stabilisce le norme concernenti il campionamento e le relazioni da presentare a norma della direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto riguarda il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (GU L 41 del 17.2.2015, pag. 55).

1. La Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione per la raccolta e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e la Commissione in merito all'attuazione del sistema di applicazione previsto dalla presente direttiva.
2. Gli Stati membri assicurano che le seguenti informazioni relative alle azioni intraprese dalle loro autorità competenti siano comunicate attraverso lo strumento elettronico di comunicazione di cui al paragrafo 1:
  - a) informazioni relative al seguito dato dalle autorità competenti a una segnalazione inviata tramite CleanSeaNet o ai motivi per cui non vi è stato dato seguito, non appena completate le attività di follow-up;
  - b) informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità dell'articolo 6, non appena completata l'ispezione;
  - c) informazioni relative alle azioni intraprese in conformità dell'articolo 7, non appena completate tali azioni;
  - d) informazioni relative alle sanzioni comminate in conformità della presente direttiva, senza indebito ritardo e, in ogni caso, entro il 30 giugno di ogni anno per le sanzioni imposte nel corso dell'anno civile precedente. Nella misura in cui comprendono dati personali, le informazioni relative alle sanzioni sono rese anonime.
3. Al fine di garantire l'applicazione uniforme del presente articolo, la Commissione può, mediante atti di esecuzione, stabilire norme dettagliate sulla procedura di comunicazione delle informazioni di cui al paragrafo 2, specificando tra l'altro il tipo di informazioni da comunicare, conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 13.
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione le autorità che sono autorizzate ad accedere allo strumento di comunicazione di cui al paragrafo 1.

#### *Articolo 10 ter*

#### **Formazione**

La Commissione agevola lo sviluppo delle capacità degli Stati membri fornendo, se del caso, formazione alle autorità responsabili dell'individuazione e della verifica delle violazioni, nonché dell'applicazione delle sanzioni, nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

#### *Articolo 10 quater*

#### **Pubblicazione delle informazioni**

1. Sulla base delle informazioni comunicate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis, la Commissione rende disponibile al pubblico una panoramica a livello dell'Unione regolarmente aggiornata sull'attuazione e sull'applicazione della presente direttiva. La panoramica comprende le informazioni elencate nell'allegato II della presente direttiva.

2. Fatta salva la direttiva 2003/4/CE<sup>39</sup>, la Commissione adotta misure appropriate per proteggere la riservatezza delle informazioni ottenute in attuazione della presente direttiva.

#### *Articolo 10 quinquies*

#### **Protezione delle persone che segnalano potenziali violazioni**

1. La Commissione sviluppa e mantiene un canale di segnalazione esterna online riservato per la ricezione delle segnalazioni, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1937<sup>40</sup>, su potenziali violazioni della presente direttiva e trasmette tali segnalazioni allo Stato membro o agli Stati membri interessati.
  2. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali competenti che ricevono segnalazioni di violazioni della presente direttiva, presentate attraverso il canale di cui al paragrafo 1, forniscano un riscontro e diano seguito a tali segnalazioni in conformità della direttiva (UE) 2019/1937.
  3. La Commissione può limitare l'applicazione degli articoli da 14 a 22, 35 e 36, nonché dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/1725<sup>41</sup>, per gli interessati che figurano come parti o sono menzionati nella segnalazione presentata attraverso il canale di cui al paragrafo 1 e che non sono gli interessati che inviano tale segnalazione. Tale restrizione può essere applicata solo per la durata necessaria all'esecuzione delle indagini sulla segnalazione di cui al paragrafo 2 da parte delle autorità competenti dello Stato membro.";
- 16) l'articolo 11 è soppresso;
  - 17) l'articolo 12 è soppresso;
  - 18) è inserito il seguente articolo 12 bis:

#### *"Articolo 12 bis*

#### **Valutazione e riesame**

1. Entro *[OP: inserire la data: cinque anni dalla data di recepimento della presente direttiva di modifica]*, la Commissione effettua una valutazione della presente direttiva. Tale valutazione si basa, almeno, su quanto segue:
  - a) l'esperienza acquisita dall'attuazione della presente direttiva; e
  - b) le informazioni comunicate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis e la panoramica a livello dell'Unione fornita a norma dell'articolo 10 quater.

---

<sup>39</sup> Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio (GU L 41 del 14.2.2003, pag. 26).

<sup>40</sup> Direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 17).

<sup>41</sup> Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

2. Nel quadro del riesame la Commissione valuta la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della presente direttiva, se del caso, alla luce, tra l'altro, delle norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico provocato dalle navi di cui alla convenzione Marpol 73/78, in particolare per quanto riguarda le emissioni di ossidi di zolfo e di ossidi di azoto dalle navi, nonché alla luce di altre norme che regolano gli scarichi delle navi di cui a detta convenzione, ad esempio concernenti il particolato carbonioso, i rifiuti marini, la perdita di container, la perdita di pellet di plastica e il rumore sottomarino.";
- 19) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

### *"Articolo 13*

#### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002<sup>42</sup>. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011<sup>43</sup>.
  2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 e l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.";
- 20) l'articolo 14 è soppresso;
- 21) l'articolo 15 è soppresso;
- 22) l'allegato unico è soppresso;
- 23) il testo che figura nell'allegato I della presente direttiva è aggiunto come allegato I;
- 24) il testo che figura nell'allegato II della presente direttiva è aggiunto come allegato II.

### *Articolo 2*

#### **Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il [*OP: inserire la data: un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica*], le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri 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.

---

<sup>42</sup> Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1).

<sup>43</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).

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva e le eventuali modifiche successive.

### *Articolo 3*

#### **Applicazione della direttiva 2009/123/CE**

Per quanto riguarda le violazioni da considerare reati a norma della direttiva 2005/35/CE, modificata dalla direttiva 2009/123/CE<sup>44</sup>, e le relative sanzioni, gli Stati membri non vincolati dalla direttiva (UE) 2023/xxx restano vincolati dalla direttiva 2005/35/CE, modificata dalla direttiva 2009/123/CE.

### *Articolo 4*

#### **Entrata in vigore**

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

### *Articolo 5*

#### **Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*La presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>44</sup> G U L xxxx.

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA "AGENZIE"

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento

#### 1.2. Settore/settori interessati

Mobilità e trasporti – Sicurezza marittima

#### 1.3. La proposta riguarda

- una nuova azione
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria<sup>45</sup>
- la proroga di un'azione esistente
- la fusione di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

#### 1.4. Obiettivi

##### 1.4.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale della modifica della direttiva 2005/35/CE è quello di garantire che le persone responsabili di scarichi di sostanze inquinanti in mare siano soggette a sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, al fine di migliorare la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi. La revisione contribuisce al conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) 14 ("Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile"), 3 ("Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età") e 16 ("Pace, giustizia e istituzioni forti"), quest'ultimo grazie alle disposizioni in materia di azione penale.

##### 1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della revisione sono i seguenti:

- integrare le norme internazionali nel diritto dell'UE allineando la direttiva agli allegati sugli scarichi in mare della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione Marpol);
- sostenere gli Stati membri rafforzando la loro capacità di provvedere in modo tempestivo e armonizzato all'individuazione degli incidenti di inquinamento, alla verifica, alla raccolta degli elementi di prova e al sanzionamento efficace dei responsabili identificati;
- garantire che le persone (fisiche e giuridiche) responsabili degli scarichi illegali delle navi siano soggette a sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive;
- assicurare una comunicazione semplificata ed efficace sugli incidenti di inquinamento provocati dalle navi e sulle attività di follow-up.

<sup>45</sup> A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.



#### 1.4.3. Risultati e incidenza previsti

*Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.*

La presente proposta dovrebbe migliorare l'efficacia delle sanzioni e creare parità di condizioni, garantendo sanzioni armonizzate e proporzionate e livelli di sanzioni sufficientemente elevati da scoraggiare gli scarichi illegali.

La presente proposta dovrebbe comportare un miglioramento generale dell'efficacia delle verifiche da parte delle autorità degli Stati membri e quindi a un aumento della percentuale di responsabili identificati, oltre a semplificare e migliorare la comunicazione circa l'attuazione della direttiva.

#### 1.4.4. Indicatori di prestazione

*Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati.*

L'efficacia della direttiva proposta, rispetto all'obiettivo specifico 1, sarà determinata in base al numero di violazioni e al numero di incidenti individuati in relazione a idrocarburi, sostanze liquide nocive, merci imballate, acque reflue, rifiuti solidi e residui degli scrubber scaricati dalle navi.

L'efficacia della direttiva proposta, rispetto all'obiettivo specifico 2, sarà determinata in base al numero di verifiche per Stato membro (livello di verifica), al numero di responsabili identificati a seguito delle verifiche (responsabili dell'inquinamento identificati), al numero di notifiche da parte degli informatori e al numero di attività di formazione e seminari dell'EMSA.

L'efficacia della direttiva proposta, rispetto all'obiettivo specifico 3, sarà determinata in base ai livelli di sanzioni pecuniarie e ai tipi di sanzioni imposte.

L'efficacia della direttiva proposta, per quanto riguarda l'obiettivo specifico 4, sarà determinata in base al numero di aggiornamenti per Stato membro nello strumento di comunicazione, al numero di scarichi di navi registrati in tale strumento per Stato membro e al numero di visualizzazioni/visite del sito web pubblico.

### 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

#### 1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

L'EMSA sarà tenuta a predisporre ulteriori servizi di monitoraggio satellitare per le autorità degli Stati membri in ragione dell'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva e ad aggiornare il servizio CleanSeaNet per monitorare e individuare meglio gli inquinanti. L'EMSA sarà tenuta a realizzare attività di formazione e a elaborare documenti di orientamento, aggiornandoli regolarmente. Creerà inoltre un canale di segnalazione esterna per gli informatori, ai fini della trasmissione di informazioni su possibili scarichi illegali e del miglioramento dei servizi marittimi integrati. L'EMSA sarà inoltre tenuta a mettere a punto e gestire un nuovo strumento di comunicazione in modo che gli Stati membri segnalino ogni incidente di inquinamento provocato dalle navi, nonché a realizzare un sito web per tenere informato il pubblico in merito all'inquinamento provocato dalle navi.

In totale saranno necessari nove ETP per contribuire alla prestazione dei servizi supplementari di monitoraggio satellitare e altri tre ETP per contribuire allo sviluppo dei servizi marittimi integrati. Di questi, uno sarà necessario nell'ambito del prossimo QFP.

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante)

La presenza di approcci nazionali divergenti può ostacolare una cooperazione efficiente tra gli Stati membri e consentire ai responsabili di eludere le sanzioni. La maggiore vulnerabilità di alcune regioni e la diversa capacità degli Stati membri di verificare e perseguire i casi di inquinamento provocati dalle navi rendono necessaria un'azione dell'UE, soprattutto accompagnata da misure di sostegno da parte degli strumenti digitali dell'EMSA. Data la natura internazionale del trasporto marittimo, è evidente la necessità di disporre di un quadro transfrontaliero che garantisca la parità di trattamento degli operatori delle navi a prescindere dal luogo in cui si è verificato l'incidente di inquinamento.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

L'azione dell'UE garantisce parità di condizioni e agevola la verifica e l'azione penale a livello nazionale, nonché l'applicazione transfrontaliera, determinando sanzioni più dissuasive. L'azione dell'UE apporterà un chiaro valore aggiunto nel contrastare l'inquinamento provocato dalle navi, che ha generalmente una dimensione transnazionale, rispetto a ciò che gli Stati membri possono ottenere da soli. L'ulteriore chiarimento del regime di responsabilità dell'UE e il miglioramento della sorveglianza satellitare, che riguarda più tipi di inquinanti grazie all'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva in linea con la convenzione Marpol, garantiscono un'attuazione più efficiente ed efficace degli obblighi da parte degli Stati membri.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Gli strumenti dell'EMSA si sono dimostrati efficienti e vantaggiosi per gli Stati membri in relazione al conseguimento degli obiettivi della direttiva. La sorveglianza satellitare rafforzata ha contribuito a migliorare l'individuazione degli scarichi illegali e indirettamente a prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino provocato dalle navi. Tuttavia da una valutazione della direttiva è emerso che i suoi obiettivi, anche se adeguati, non sono stati pienamente conseguiti e il suo ambito di applicazione è limitato.

L'attuazione del servizio CleanSeaNet, che è uno strumento per la sorveglianza satellitare, è andata a buon fine, tuttavia tale servizio dovrebbe essere ulteriormente sviluppato per comprendere l'ambito di applicazione esteso della direttiva.

I risultati della valutazione ex post trovano riscontro nella valutazione d'impatto che accompagna la presente iniziativa, come sintetizzato nella tabella 2.

- 1.5.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti*

La revisione proposta è un risultato fondamentale della comunicazione della Commissione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che definisce la visione dell'UE per un sistema dei trasporti del futuro più sostenibile. Nella strategia è stato annunciato che la Commissione intende avviare una revisione approfondita della legislazione in vigore, tra l'altro, nel 2022, in relazione all'inquinamento provocato dalle navi (nell'ambito dell'iniziativa *faro 2 Creare aeroporti e porti a emissioni zero*). In questo modo si ottimizzerà la qualità

dell'aria a livello locale, contribuendo di conseguenza al miglioramento dello stato di salute degli abitati delle zone interessate.

La revisione proposta creerà sinergie con altri elementi del quadro normativo dell'UE, segnatamente la direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta, la direttiva sulla tutela penale dell'ambiente, la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo e la direttiva 2009/18/CE relativa alle inchieste sugli incidenti.

La proposta è compatibile con l'attuale quadro finanziario pluriennale, anche se richiederà una riprogrammazione all'interno della rubrica 1 per quanto riguarda il contributo annuale all'EMSA (compensazione di bilancio mediante una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito dell'MCE Trasporti (02 03 01)). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002, presentata dalla Commissione.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

*1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione*

L'incidenza sul bilancio della presente iniziativa si riferisce alle risorse aggiuntive necessarie per la creazione di ulteriori servizi di monitoraggio satellitare per le autorità degli Stati membri attraverso un aggiornamento del servizio CleanSeaNet, la fornitura di attività di formazione e orientamenti, lo sviluppo e la manutenzione di un nuovo strumento di comunicazione, la promozione di ulteriori sviluppi dei servizi marittimi integrati e un nuovo sito web per tenere informato il pubblico sull'inquinamento provocato dalle navi, nonché i relativi compiti di raccolta dati, monitoraggio e comunicazione a norma della direttiva proposta. Si tratta di nuovi compiti per l'EMSA che diventeranno permanenti, mentre quelli esistenti non diminuiranno né saranno parzialmente eliminati.

Il fabbisogno supplementare di risorse umane non può essere soddisfatto mediante la riassegnazione, mentre il fabbisogno di bilancio supplementare sarà soddisfatto mediante la compensazione con programmi esistenti gestiti dalla DG MOVE nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale.

L'aumento degli stanziamenti per l'EMSA sarà bilanciato da una riduzione compensativa della spesa programmata nell'ambito dell'MCE Trasporti (02 03 01). L'incidenza sul bilancio dell'attuale proposta è già inclusa nel bilancio della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002, presentata dalla Commissione.

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

## 1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

**durata limitata**

- Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA

**durata illimitata**

- Attuazione con un periodo di avviamento a partire dal 2025
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

## 1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti<sup>46</sup>

**Gestione diretta** a opera della Commissione

- agenzie esecutive

**Gestione concorrente** con gli Stati membri

**Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- alle persone incaricate di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicate nel pertinente atto di base.

### Osservazioni

La gestione della direttiva proposta sarà effettuata nel complesso dai servizi della Commissione assistiti, se del caso, dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Gli Stati membri saranno tenuti a recepire le disposizioni della direttiva entro il rispettivo termine.

<sup>46</sup> Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## **2. MISURE DI GESTIONE**

### **2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni**

*Precisare frequenza e condizioni.*

La Commissione e/o l'EMSA verificheranno che gli Stati membri forniscano un riscontro alle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet in modo tempestivo ed efficace e che le informazioni sulla raccolta degli elementi di prova e sulle sanzioni siano caricate regolarmente sullo strumento di comunicazione. Sarà inoltre sviluppato un sito web dell'UE con indicatori di base sul tasso di attuazione e sulle principali informazioni non riservate, aggiornato regolarmente con i dati dello strumento di comunicazione per tenere informato il pubblico sull'attuazione e sugli incidenti di inquinamento.

L'EMSA, per conto della Commissione, effettuerà visite negli Stati membri per verificare le operazioni sul campo. Le rispettive relazioni sulle visite individueranno eventuali lacune e aree di miglioramento. L'EMSA svolgerà anche un'analisi orizzontale e offrirà assistenza tecnica, fornendo un'indicazione del funzionamento della legislazione e individuando le lacune e le misure adottabili per porvi rimedio, e riferirà alla Commissione e agli Stati membri.

La Commissione, nell'ambito di un gruppo di esperti, elaborerà atti di esecuzione e orientamenti interpretativi per garantire un'attuazione armonizzata da parte degli Stati membri.

### **2.2. Sistema di gestione e di controllo**

#### **2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti**

La Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della direttiva proposta, nonché di valutarne l'efficacia e, se necessario, di proporre revisioni. La Commissione sarà assistita dall'EMSA, se del caso, nella fornitura dei servizi informatici e nello sviluppo degli strumenti informatici necessari per le disposizioni in materia di comunicazione, monitoraggio e verifica della direttiva proposta, nonché nell'organizzazione di attività di formazione. Gli Stati membri saranno tenuti a recepire la direttiva nella loro legislazione nazionale entro il termine indicato nella direttiva. Gli Stati membri saranno inoltre tenuti a garantire l'applicazione, in particolare applicando sanzioni amministrative in caso di non conformità. Le attività di controllo dell'applicazione possono essere svolte nell'ambito delle ispezioni esistenti, in particolare durante il controllo da parte dello Stato di approdo.

#### **2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli**

Mentre la Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione della direttiva proposta e della valutazione dell'attuazione e della conformità, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima sarà responsabile dell'esecuzione del suo funzionamento e dell'attuazione del suo quadro di controllo interno. Essa dovrà sviluppare strumenti e moduli informatici, nonché fornire attività di formazione alle autorità degli Stati membri, e gli Stati membri dovranno garantire l'applicazione.

L'EMSA si trova nella posizione migliore per svolgere compiti di valutazione della conformità e di rendicontazione, in quanto si tratterà di un lavoro tecnico, che richiede solide competenze

in materia di gestione dei dati, nonché una comprensione approfondita di questioni tecniche complesse relative agli scarichi illegali e all'inquinamento provocato dalle navi.

Gli Stati membri si trovano nella posizione migliore per garantire l'applicazione della direttiva proposta, specialmente in modo armonizzato attraverso lo scambio di informazioni ed esperienze e l'adempimento delle loro responsabilità in quanto parti della convenzione Marpol.

La DG MOVE effettuerà i controlli necessari in linea con la strategia di supervisione adottata nel 2017 sulle relazioni della DG con le agenzie decentrate e le imprese comuni. Nell'ambito della strategia, la DG MOVE monitora gli indicatori di prestazione per l'esecuzione del bilancio, le raccomandazioni di audit e le questioni amministrative. L'Agenzia presenta una relazione semestrale. I controlli effettuati sulla supervisione dell'Agenzia e sulla relativa gestione finanziaria e di bilancio sono conformi alla strategia di controllo della DG MOVE, aggiornata nel 2022.

Le risorse supplementari messe a disposizione dell'EMSA saranno coperte dal sistema di controllo interno e di gestione dei rischi dell'Agenzia, il quale è allineato alle pertinenti norme internazionali e comprende controlli specifici per prevenire i conflitti di interessi e garantire la protezione degli informatori.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

Ai sensi della direttiva proposta, saranno forniti finanziamenti supplementari all'EMSA, che svilupperà strumenti e moduli informatici e fornirà attività di formazione alle autorità degli Stati membri.

L'EMSA è pienamente responsabile dell'esecuzione del proprio bilancio, mentre la DG MOVE è responsabile del regolare pagamento dei contributi stabiliti dall'autorità di bilancio. Il livello di rischio di errore previsto al pagamento e alla chiusura è simile a quello allegato alle sovvenzioni di bilancio concesse all'Agenzia.

I compiti aggiuntivi derivanti dalla revisione proposta non dovrebbero generare controlli supplementari specifici. Pertanto il costo del controllo per la DG MOVE (misurato rispetto al valore dei fondi gestiti) dovrebbe rimanere stabile.

### 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

*Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio la strategia antifrode.*

La direttiva proposta disciplina la prevenzione dell'inquinamento e quindi non prevede misure antifrode specifiche.

L'EMSA applica i principi antifrode delle agenzie decentrate dell'UE, in linea con l'approccio della Commissione. A marzo 2021 l'Agenzia ha adottato una strategia antifrode aggiornata, basata sulla metodologia e sugli orientamenti per la strategia antifrode presentati dall'OLAF, nonché sulla strategia antifrode della DG MOVE. La strategia fornisce un quadro che affronta le questioni della prevenzione, dell'individuazione e delle condizioni per le indagini contro le frodi a livello di Agenzia. L'EMSA adegua e migliora costantemente le proprie politiche e azioni per promuovere il massimo livello di integrità del suo personale, sostenere un'efficace prevenzione e individuazione dei rischi di frode e stabilire procedure adeguate per segnalare e gestire i potenziali casi di frode e i relativi risultati. Inoltre nel 2015 l'EMSA ha adottato la propria politica in materia di conflitti di interessi per il consiglio di amministrazione.

L'EMSA coopera con i servizi della Commissione sulle questioni attinenti a frodi e irregolarità. La Commissione si adopererà affinché tale cooperazione prosegua e sia rafforzata.

La direttiva proposta contiene norme chiare e dettagliate sull'applicazione delle norme per evitare l'elusione degli obblighi in essa contenuti da parte degli operatori economici. La Commissione garantirà l'adozione di misure appropriate per tutelare gli interessi finanziari dell'Unione mediante controlli efficaci e, ove siano rilevate irregolarità, frodi o violazioni degli obblighi, mediante la loro notifica.

La Commissione adotterà inoltre misure appropriate per proteggere la riservatezza delle informazioni ottenute in attuazione della presente direttiva e pubblicate.

## 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

### 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero	Diss./Non diss. <sup>47</sup>	di paesi EFTA <sup>48</sup>	di paesi candidati e potenziali candidati <sup>49</sup>	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
1	02 10 02	Non diss.	SÌ	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

<sup>47</sup> Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

<sup>48</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>49</sup> Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO



### 3.2. Incidenza prevista sulle spese

#### 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b>	1	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	---	--

Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)			Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	TOTALE
Titolo 1:	Impegni	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
	Pagamenti	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
Titolo 2:	Impegni	(1a)					
	Pagamenti	(2a)					
Titolo 3:	Impegni	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
	Pagamenti	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
<b>TOTALE stanziamenti per l'EMSA</b>	Impegni	=1+1a +3a	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Pagamenti	=2+2a +3b	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>7</b>	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	<b>TOTALE</b>
DG: <.....>							
• Risorse umane							
• Altre spese amministrative							
<b>TOTALE DG &lt;.....&gt;</b>	Stanzamenti						

<b>TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b>	(Totale impegni = Totale pagamenti)							
--	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028-2034	<b>TOTALE</b>
<b>TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Pagamenti	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti dell'EMSA*

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Importi in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						<b>TOTALE</b>	
	<b>RISULTATI</b>																	
	↓	Tipo <sup>50</sup>	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 <sup>51</sup> ...																		
- Risultato																		
- Risultato																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 1																		
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 2																		
<b>COSTO TOTALE</b>																		

<sup>50</sup> I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es.: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

<sup>51</sup> Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

Se del caso, gli importi riflettono la somma del contributo dell'Unione all'agenzia e di altre entrate dell'agenzia (diritti e oneri).

### 3.2.3. Incidenza prevista sulle risorse umane dell'EMSA

#### 3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale) Se del caso, gli importi riflettono la somma del contributo dell'Unione all'agenzia e di altre entrate dell'agenzia (diritti e oneri).

	Anno <b>2025</b>	Anno <b>2026</b>	Anno <b>2027</b>	Anno <b>2028-2034</b>	<b>TOTALE</b>
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	---------------

Agenti temporanei (gradi AD)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Agenti temporanei (gradi AST)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Agenti contrattuali					
Esperti nazionali distaccati					

<b>TOTALE</b>	<b>0,514</b>	<b>1,881</b>	<b>1,881</b>	<b>14,364</b>	<b>18,64</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP. Fabbisogno di personale (ETP):

	Anno <b>2025</b>	Anno <b>2026</b>	Anno <b>2027</b>	Anno <b>2028-2034</b>	<b>TOTALE</b>
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	---------------

Agenti temporanei (gradi AD)	5	9	9	10	<b>10</b>
Agenti temporanei (gradi AST)	1	2	2	2	2
Agenti contrattuali					
Esperti nazionali distaccati					

<b>TOTALE</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
---------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

L'EMSA inizierà a predisporre le assunzioni non appena la proposta sarà adottata. I costi sono stimati sulla base dell'ipotesi che i 6 ETP siano assunti a partire dal 1° luglio 2025. Pertanto solo il 50 % dei costi delle risorse umane è necessario per il primo anno.

### 3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane per la DG di riferimento

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

*Stima da esprimere in numeri interi (o, al massimo, con un decimale)*

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
<b>• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>							
20 01 02 01 e 20 01 02 02 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
<b>• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>52</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
Linee di bilancio (specificare) <sup>53</sup>	- in sede <sup>54</sup>						
	- nelle delegazioni						
<b>01 01 01 02</b> (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
<b>TOTALE</b>							

<sup>52</sup> AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

<sup>53</sup> Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

<sup>54</sup> Principalmente per i fondi della politica di coesione dell'UE, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMP).

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

La descrizione del calcolo dei costi per ETP deve figurare nell'allegato V, sezione 3.



### 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

I compiti assegnati all'EMSA richiederanno una riprogrammazione della linea di bilancio relativa al contributo annuale all'Agenzia (02 10 02) nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale. L'aumento degli stanziamenti per l'EMSA sarà controbilanciato da una riduzione compensativa della spesa programmata a titolo dell'MCE Trasporti (02 03 01) nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale. L'incidenza sul bilancio al di là dell'attuale QFP rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale<sup>55</sup>.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

### 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

<sup>55</sup> Cfr. gli articoli 12 e 13 del regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio, del 17 dicembre 2020, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027.

### 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
  - sulle risorse proprie
  - su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa <sup>56</sup>					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo .....									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

<sup>56</sup> Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.