



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 5 giugno 2023
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0165(COD)**

**10126/23
ADD 3**

**TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	1° giugno 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2023) 149 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2023) 149 final.

All.: SWD(2023) 149 final



Bruxelles, 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio

**recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di
approdo**

{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto di una proposta di revisione della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo
A. Necessità di intervenire
Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?
<p>La direttiva 2009/16/CE definisce il regime UE relativo al controllo da parte dello Stato di approdo (<i>Port State Control</i>, PSC), un sistema di ispezione delle navi battenti bandiera straniera da parte di ispettori nei rispettivi porti finalizzato a verificare che la competenza dell'equipaggio a bordo e le condizioni della nave e delle relative dotazioni soddisfino i requisiti delle convenzioni internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare e sulla protezione dell'ambiente marino. La direttiva si basa sulla struttura intergovernativa volontaria preesistente prevista dal Memorandum d'intesa di Parigi (MOU di Parigi).</p> <p>Nel 2018 la direttiva è stata sottoposta a valutazione ex post e al vaglio di adeguatezza marittimo (insieme ad altri atti legislativi dell'UE). Sono state individuate diverse questioni problematiche: 1) gli attuali obblighi dell'UE non sono allineati con le nuove norme/procedure obbligatorie internazionali (previste dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dal MOU di Parigi); 2) gli attuali obblighi dell'UE non si applicano ai pescherecci; 3) vi è una distribuzione non equilibrata delle ispezioni nell'UE; 4) il meccanismo utilizzato per selezionare le navi da ispezionare non è aggiornato; 5) l'eccessiva dipendenza da certificati cartacei e 6) procedure e risorse insufficienti e non flessibili.</p> <p>In assenza dell'intervento dell'UE, gli Stati membri opereranno in maniera non coordinata e non armonizzata.</p>
Quali sono gli obiettivi da conseguire?
L'iniziativa si prefigge di assicurare e migliorare gli elevati livelli di sicurezza marittima e di protezione dall'inquinamento in tutta l'Unione.
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?
Il trasporto marittimo quale attività commerciale internazionale è regolamentato a livello sia globale, sia regionale e nazionale e ha per natura una forte dimensione transfrontaliera.
B. Soluzioni
Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, perché?
Sono state elaborate tre opzioni strategiche. L'opzione strategica prescelta è l'opzione strategica B: tale opzione prevede l'elaborazione di un regime volontario di PSC per i pescherecci più grandi, abbinato al MOU di Parigi. Essa incoraggia anche l'adozione e l'uso di certificati obbligatori elettronici. L'opzione strategica B propone soluzioni legislative a problematiche relative all'ispezione e alla convalida.
Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?
L'opzione strategica B è sostenuta dalle amministrazioni nazionali PSC poiché consentirà l'elaborazione di un regime di PSC per i pescherecci analogo a quello derivante dal MOU di Parigi. L'industria della pesca è perlopiù a favore dell'applicazione delle norme di sicurezza, ma preferirebbe che gli Stati membri dell'UE ratificassero le pertinenti convenzioni internazionali.
C. Impatto dell'opzione prescelta
Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o, in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?
<p>Gli impatti sociali sono perlopiù valutati considerando gli impatti delle opzioni strategiche sulla sicurezza marittima nel periodo 2025-2050 in termini di vite salvate, feriti gravi evitati e protezione ambientale. Si prevede che l'opzione prescelta consentirà di salvare sei vite e di evitare 61 feriti gravi, di risparmiare circa 35 milioni di EUR e di prevenire la dispersione in mare di 75 tonnellate di olio combustibile per uso navale. Si noti tuttavia che le stime sono altamente incerte poiché gli impatti del PSC sono indiretti, in quanto basati sulle ispezioni e sul seguito che viene dato loro.</p> <p>Per le autorità di PSC si prevede che nel periodo 2025-2050 l'opzione strategica prescelta comporterà risparmi sui costi di applicazione pari a 8,4 milioni di EUR, espressi in valore attuale, grazie a misure che promuovono l'adozione e l'uso di certificati obbligatori elettronici.</p>

Per gli **operatori delle navi** si stima che l'opzione strategica prescelta comporterà risparmi sui costi amministrativi pari a 5,5 milioni di EUR. I risparmi sui costi amministrativi derivano dall'abolizione dell'obbligo di notifica anticipata di 72 ore da parte dell'operatore, dell'agente o del comandante di una nave assoggettabile ad ispezione estesa.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o, in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

I costi aggiuntivi per il periodo 2025-2050, principalmente a carico delle **autorità di PSC**, sono stimati a 17,9 milioni di EUR, espressi in valore attuale. Se si prendono in considerazione i risparmi sui costi di applicazione, i costi netti sono tuttavia stimati a 9,5 milioni di EUR. Vi saranno anche costi di adeguamento a carico delle **autorità dello Stato di bandiera** per l'introduzione dei certificati elettronici. Tali costi ammontano a 0,22 milioni di EUR all'anno per l'insieme delle autorità dello Stato di bandiera. Inoltre si prevedono costi di investimento una tantum pari a 1 milione di EUR nel 2025. I costi totali per le autorità dello Stato di bandiera sono stimati a 4,8 milioni di EUR.

Per quanto riguarda l'**EMSA** i costi di adeguamento previsti dall'opzione strategica prescelta sono stimati a 6,5 milioni di EUR. L'opzione strategica prescelta determina un aumento dei costi di applicazione pari a 0,7 milioni di EUR a carico degli **operatori delle navi**, più che compensati da risparmi sui costi amministrativi pari a 4,8 milioni di EUR.

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

La proposta di estendere l'ambito di applicazione della direttiva ai pescherecci più grandi contenuta nell'opzione strategica prescelta è "pertinente" per le PMI. I maggiori costi di applicazione per gli operatori di pescherecci sono stimati a (0,03 milioni di EUR nel 2030 e 0,05 milioni di EUR nel 2050), ma avranno impatti positivi in termini di sicurezza per gli stessi operatori.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?

Oltre ai costi netti a carico delle autorità di PSC, stimati a 9,5 milioni di EUR nell'opzione strategica prescelta rispetto allo scenario di riferimento, vi saranno costi di adeguamento pari a 4,8 milioni di EUR a carico degli Stati di bandiera per i certificati elettronici.

Sono previsti altri impatti significativi?

Dal momento che sarà mantenuto lo stesso elevato livello di sicurezza in tutta l'Unione, vi sarà un impatto positivo sul mercato interno e sulla competitività

Proporzionalità

L'opzione strategica prescelta si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi strategici generali.

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

Per il riesame sarà concesso un congruo periodo di tempo a seguito dell'adozione della proposta affinché le misure entrino in vigore e producano effetti. La Commissione/l'EMSA verificheranno che le ispezioni siano effettuate come stabilito e che i rapporti siano caricati nella banca dati. L'EMSA continuerà a effettuare visite negli Stati membri, a seguito delle quali saranno elaborate analisi orizzontali.