



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 19 gennaio 2018  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2018/0012 (COD)**

---

---

**5454/18  
ADD 4**

**TRANS 20  
MAR 9  
ENV 30  
CODEC 59  
IA 19**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	18 gennaio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2018) 22 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 22 final.

---

All.: SWD(2018) 22 final



Strasburgo, 16.1.2018  
SWD(2018) 22 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio**

**relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che  
abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva  
2010/65/UE**

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

<b>SCHEDA DI SINTESI (massimo 2 pagine)</b>
Valutazione d'impatto per la revisione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico
<b>A. Necessità di agire</b>
<b>Qual è il problema e perché si pone al livello dell'UE?</b>
<p>1. <b>Scarichi di rifiuti in mare</b>, che hanno ripercussioni negative sull'ambiente marino. Stime annuali: rifiuti oleosi 31 000 m<sup>3</sup>, acque reflue: 136 000 m<sup>3</sup> e rifiuti solidi: 60 000 – 300 000 tonnellate.</p> <p>2. <b>Oneri amministrativi</b> (stimati a 127 milioni di EUR l'anno) connessi all'attuazione della direttiva, che hanno ripercussioni negative sulle operazioni di trasporto marittimo.</p>
<b>Quali sono gli obiettivi da conseguire?</b>
<p>1. Proteggere l'ambiente marino mediante una riduzione degli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dare un contributo agli obiettivi più ampi dell'economia circolare.</p> <p>2. Agevolare le operazioni marittime mediante una riduzione degli oneri amministrativi.</p>
<b>Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?</b>
<p>L'azione a livello dell'UE è necessaria al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• conseguire un'attuazione armonizzata della normativa concordata a livello internazionale (MARPOL) per affrontare il problema dell'inquinamento causato dalle navi;</li> <li>• creare parità di condizioni per i porti e gli utenti dei porti al fine di aumentare la competitività del settore.</li> </ul>
<b>B. Soluzioni</b>
<b>Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? Se no, per quale motivo?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Opzione 1: scenario di base.</b></li> <li>• <b>Opzione 2: revisione minima:</b> iniziative mirate e adeguamenti giuridici limitati.</li> <li>• <b>Opzione 3: allineamento con la convenzione MARPOL:</b> ulteriore allineamento con la convenzione MARPOL, con particolare enfasi sugli scarichi illegali di rifiuti in mare. Integrazione delle ispezioni degli impianti portuali di raccolta nei controlli da parte dello Stato di approdo.</li> <li>• <b>Opzione 4: regime dell'UE in materia di impianti portuali di raccolta oltre la convenzione MARPOL:</b> rafforzamento del regime dell'UE in materia di impianti portuali di raccolta oltre la convenzione MARPOL: conferimento obbligatorio di <i>tutti</i> i rifiuti delle navi.</li> <li>• <b>Opzioni alternative 3B e 4B: rifiuti marini:</b> che affrontano specificamente il problema dei rifiuti marini delle navi e ridefiniscono il ruolo dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto a norma della direttiva.</li> </ul> <p>L'opzione preferita è l'opzione 3B (allineamento con la convenzione MARPOL con particolare enfasi sui <b>rifiuti marini</b>).</p>
<b>Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Quali sono i sostenitori delle varie opzioni?</b>
<p>Tutti i portatori di interessi sono favorevoli alla revisione e ad un'ulteriore armonizzazione delle norme a livello dell'UE.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un certo numero di <b>porti</b> si oppone alla tariffa indiretta al 100% per i rifiuti solidi e preferisce semplificare i principi più importanti relativi al recupero dei costi (opzione preferita 3 e 4).</li> <li>- Gli <b>utenti dei porti</b> richiedono una maggiore trasparenza delle tariffe sui rifiuti, migliori procedure di consultazione e l'armonizzazione del regime di esenzione (opzione preferita 3 e 4).</li> <li>- La maggior parte dei portatori di interessi sono favorevoli a un ulteriore allineamento con la convenzione MARPOL (ambito di applicazione e definizioni) (opzione preferita 3).</li> </ul> <p>L'<b>opzione 3B</b> è l'opzione sostenuta dalla maggioranza dei portatori di interessi poiché concilia i due obiettivi generali.</p>
<b>C. Impatto dell'opzione preferita</b>
<b>Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b>
<p><b>Ambientali:</b> si ha una riduzione considerevole degli scarichi illegali di rifiuti in mare e si fornisce un importante contributo all'economia circolare. I benefici ambientali sono difficili da quantificare, ma saranno comunque significativi, come indicato dai costi derivanti dalle operazioni di pulizia (delle spiagge) e dai danni al settore della pesca.</p> <p><b>Economici:</b> riduzione dei costi di esecuzione di circa 286 000 EUR e riduzione degli oneri amministrativi di circa 6,5 milioni di EUR.</p>

<p><b>Sociali:</b> si prevede un aumento dell'occupazione nel settore della gestione dei rifiuti e nel turismo; maggiore consapevolezza ambientale per quanto riguarda i rifiuti prodotti da fonti marittime.</p>
<p><b>Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Costi di adeguamento</b> derivanti dall'istituzione di regimi separati per la raccolta dei rifiuti nei porti, dalla fornitura di impianti per la raccolta dei rifiuti degli scrubber e dall'introduzione di una tariffa indiretta al 100% per i rifiuti solidi.</li> <li>- <b>Costi operativi</b> derivanti dai sistemi di incentivi e dall'organizzazione di consultazioni per l'adozione/revisione di piani di raccolta e di gestione dei rifiuti.</li> </ul>
<p><b>Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?</b></p> <p>Si possono prevedere un aumento delle opportunità commerciali e un impatto sulla competitività per: <b>gli operatori degli impianti portuali di raccolta</b>, alcuni dei quali si qualificano come PMI; il <b>settore della pesca e della navigazione da diporto</b>, costituito per la maggior parte da PMI.</p>
<p><b>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?</b></p> <p>No. Si prevedono oneri normativi limitati e controbilanciati dai guadagni attesi in termini di efficienza.</p>
<p><b>Sono previsti altri impatti significativi?</b></p> <p>Un impatto positivo sull'<b>innovazione e la competitività</b>, in particolare per l'ulteriore sviluppo del concetto di "nave verde" e per il miglioramento della gestione dei rifiuti nei porti.</p>
<p><b>Proporzionalità</b></p> <p>L'opzione preferita non va al di là di quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi strategici.</p>
<p><b>D. Tappe successive</b></p>
<p><b>Quando saranno riesaminate le misure proposte?</b></p> <p>La direttiva rivista dovrebbe essere riesaminata sette anni dopo la sua entrata in vigore, in base a una serie di indicatori di progresso principali.</p>