



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 12.10.2004
COM(2004) 676 definitivo

2003/0037 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE

relativa alla

**posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del
Parlamento europeo e del Consiglio sull'inquinamento provocato dalle navi e
l'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per i reati di inquinamento**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE

relativa alla

posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'inquinamento provocato dalle navi e l'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per i reati di inquinamento

1. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2003)92 def. - 2003/0037(COD))	6 marzo 2003
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo	19 giugno 2003
Data del parere del Parlamento europeo, prima lettura	13 gennaio 2004
Data di adozione della posizione comune a maggioranza qualificata	7 ottobre 2004

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

L'obiettivo della proposta è duplice:

- recepire nel diritto comunitario le disposizioni pertinenti del diritto internazionale applicabile in materia di prevenzione e lotta contro l'inquinamento. La proposta riprende da un lato le disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e dall'altra quelle di MARPOL, la convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento, in particolare le disposizioni riguardanti la definizione degli scarichi illeciti in mare di sostanze inquinanti.
- garantire che i responsabili degli scarichi illeciti in questione – non soltanto i capitani e gli armatori, ma anche i noleggiatori e le società di classificazione – siano effettivamente perseguiti e incorrano, in determinate circostanze, in sanzioni penali. La loro responsabilità penale deve poter subentrare quando lo scarico è stato effettuato intenzionalmente, ma anche in caso di incidente se lo scarico è dovuto a negligenza grave.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune apporta essenzialmente due modifiche al testo della proposta iniziale:

- in relazione al campo di applicazione

La proposta intendeva definire le infrazioni connesse all'inquinamento considerando in linea generale la negligenza grave come elemento costitutivo dell'infrazione. La proposta non ha tuttavia precisato le eccezioni alla regola, rimandando al diritto internazionale applicabile, in virtù della clausola di salvaguardia (articolo 7).

Da questo punto di vista la posizione comune apporta chiarimenti in quanto esplicita le eccezioni alla regola. Le modifiche apportate riguardano solo la forma e non il contenuto.

- in relazione alla questione delle sanzioni penali

La Commissione accetta il testo della posizione comune. Tuttavia, in occasione dell'adozione dell'accordo politico al Consiglio « Trasporti » dell'11 giugno 2004, ha pronunciato la seguente dichiarazione:

"La Commissione prende atto che il Consiglio non ha voluto rendere obbligatoria l'introduzione di un regime di sanzioni penali per gli scarichi illeciti in mare di sostanze inquinanti.

Essa ritiene che pertanto il testo di compromesso del Consiglio non raggiunga il livello di ambizione della sua proposta per quanto riguarda l'effetto dissuasivo voluto ai fini della prevenzione e della lotta contro l'inquinamento marittimo.

La Commissione ricorda che il Consiglio europeo aveva sollecitato nella riunione di Bruxelles nel marzo 2003 "l'adozione, prima della fine del 2003, sulla scorta della recente proposta della Commissione, di un sistema di sanzioni, comprese sanzioni penali, per i reati connessi all'inquinamento, fondato su basi giuridiche appropriate". La Commissione ritiene che l'articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE costituisca una siffatta base giuridica.

Essa ricorda infatti che secondo la sua tesi costante, appoggiata dal Parlamento europeo, è perfettamente possibile per il legislatore istituire un regime di sanzioni penali se lo ritiene necessario per conseguire un obiettivo della Comunità. La Commissione è convinta che nella fattispecie ciò sia necessario. Pertanto la Commissione, non volendo bloccare l'iter legislativo, accetta tale soluzione, meno ambiziosa rispetto alla proposta iniziale, sottolineando che ciò non pregiudica la sua posizione dinanzi alla Corte nella causa C-176/03."

4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE

4.1. Emendamenti approvati dalla Commissione e integrati totalmente o parzialmente nella posizione comune

Gli emendamenti 1, 4, 6 (in parte) e 8 (in parte) forniscono utili chiarimenti al testo della proposta.

4.2. Emendamenti approvati dalla Commissione ma non integrati nella posizione comune

Secondo la Commissione gli emendamenti 2, 5, 9, 12, 18, 20 e 23 forniscono utili chiarimenti al testo della proposta.

Gli emendamenti 6 e 22 riguardanti l'istituzione di una guardia costiera europea erano stati approvati dalla Commissione in linea di principio.

4.3. Emendamenti respinti dalla Commissione ma ripresi nella posizione comune

Gli emendamenti 16, 17, 19, 21 e 29 erano superflui.

Gli emendamenti 3, 11, 13, 30, 31 e 32 andavano ben al di là del campo di applicazione della direttiva in questione.

Gli emendamenti 10, 14, 24 e 27 non corrispondevano agli obiettivi della proposta in esame.

5. CONCLUSIONE

La Commissione nota che il Consiglio non ha ritenuto necessario rendere obbligatoria l'applicazione di un regime di sanzioni penali per gli scarichi illeciti in mare di sostanze inquinanti. A tale proposito, nella dichiarazione rilasciata al Consiglio « Trasporti » la Commissione ha espresso rammarico per il livello di ambizione raggiunto dalla posizione comune. A parte questo punto, la Commissione riconosce che la posizione comune non modifica gli obiettivi o lo spirito della sua proposta e può pertanto approvarla. Il sostegno è giustificato in particolare dall'intenzione di permettere alla procedura di codecisione di continuare il suo iter e di consentire quanto prima l'adozione della direttiva.