

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. Le basi giuridiche dello schema di decreto

Il presente schema di decreto legislativo é elaborato sulla base della delega contenuta nella legge 6 agosto 2013, n. 96, ("Legge di delegazione europea 2013") al fine di recepire la direttiva 2012/33/UE del 21 novembre 2012, recante modifiche alla direttiva 99/32/CE in materia di tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi.

La base giuridica della direttiva è costituita dall'articolo 192 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Per questo tipo di direttive l'articolo 193 del TFUE legittima gli Stati a mantenere o ad introdurre, in sede di recepimento, norme più severe di quelle comunitarie.

Le disposizioni di trasposizione della direttiva 99/32/CE e delle sue precedenti direttive di modifica (come la direttiva 2005/33/CE) sono contenute nella Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e successive modificazioni, recante norme in materia ambientale, e, in particolare, al Titolo III ("Combustibili").

Pertanto, il presente schema di decreto, utilizzando la tecnica della novella legislativa, introduce modifiche al richiamato Titolo III della Parte Quinta del decreto legislativo n. 152 del 2006.

2. L'attuale quadro normativo

La direttiva 99/32/CE disciplina il tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi utilizzati per diverse finalità (come l'uso industriale o l'uso marittimo). Le modifiche recate dalla direttiva 2012/33/UE hanno principalmente ad oggetto i combustibili ad uso marittimo.

La vigente regolamentazione dei combustibili per uso marittimo, di cui agli articoli 292, 295 e 296 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e al relativo allegato X, parte I, sezione 3, tiene conto delle modifiche introdotte alla direttiva 99/32/CE dalla direttiva 2005/33/CE.

In particolare, la vigente normativa nazionale prevede limiti per il tenore di zolfo dei combustibili ad uso marittimo, differenziando tali limiti in funzione del tipo di combustibile (gasoli, oli diesel ed altri combustibili marittimi), della zona di mare percorsa (porti, acque territoriali, zone economiche esclusive, zone di protezione ecologica, aree di controllo delle emissioni di SO_x) e di altri elementi (vi è per esempio una disciplina specifica per le navi passeggeri).

Prevede, altresì, la possibilità di utilizzare, a certe condizioni, in luogo dei combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo, tecnologie alternative di riduzione delle emissioni della nave o di effettuare esperimenti relativi a tali tecnologie.

Sono, infine, attualmente previsti ed operanti un apposito sistema di controlli sul rispetto dei limiti ed un apposito sistema di accertamento delle violazioni.



In questo quadro, la direttiva 2012/33/CE ha introdotto numerose novità che interessano, tra l'altro, i limiti del tenore di zolfo dei combustibili, gli adempimenti a carico degli operatori e delle autorità ed i metodi alternativi di riduzione delle emissioni.

3. Le principali novità introdotte dalla direttiva 2012/33/UE

- I nuovi valori limite per il tenore di zolfo dei combustibili marittimi.

E' introdotto, in via generale, con riferimento ai combustibili marittimi usati nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, un limite massimo di tenore di zolfo pari a 3,50%, fatti salvi i limiti più severi previsti per specifiche fattispecie (come la messa in commercio di gasoli ed oli diesel, l'uso nelle zone aree di controllo delle emissioni di SO_x, l'uso su navi passeggeri, l'uso durante l'ormeggio, ecc.). Tale limite generale è destinato a ridursi, dal 1° gennaio 2020, allo 0,50%.

Per quanto attiene ai limiti riferiti a specifiche fattispecie, la direttiva prevede, per l'uso nelle aree di controllo delle emissioni di SO_x, un tenore massimo di zolfo dell'1,00% e, dal 1° gennaio 2015, dello 0,10%, limitandosi, in tutti gli altri casi, a correggere gli attuali limiti con l'inserimento della cifra "0" come secondo decimale (per esempio, il limite "1,5%" diventa "1,50%").

- I nuovi adempimenti a carico degli operatori e delle autorità nazionali.

La direttiva 2012/33/UE introduce, per le autorità nazionali, alcuni nuovi adempimenti.

In particolare, si introduce l'obbligo di comunicare alla Commissione europea:

1) informazioni circa la disponibilità di combustibili marittimi conformi alla direttiva sul territorio. Lo schema di decreto prevede che la comunicazione sia effettuata dal Ministero dell'ambiente, con cadenza annuale, sulla base di informative inviate dalle autorità marittime o portuali che detengono i registri dei fornitori di combustibili marittimi;

2) i rapporti relativi ai casi in cui una nave si è trovata nell'impossibilità di reperire combustibili a norma durante il proprio viaggio. Lo schema di decreto prevede che la comunicazione sia effettuata dal Ministero dell'ambiente, con cadenza mensile, tramite i rapporti inviati dalle autorità marittime o portuali che li ricevono dagli operatori.

Si introduce, inoltre, un obbligo, per tutti gli Stati, di assicurare la disponibilità, sul proprio territorio, di combustibili marittimi conformi alla direttiva.

Tale complesso obbligo è stato tradotto, nello schema di decreto, con la previsione di un apposito meccanismo procedurale. Si prevede una segnalazione delle situazioni in cui vi sia il rischio di una significativa riduzione della disponibilità di combustibili a norma, su tutto il territorio o in specifiche aree. Gli operatori dovranno comunicare alle autorità marittime e portuali l'insorgenza di tali situazioni, affinché le stesse informino il Ministero dell'ambiente, il quale, sulla base degli elementi ricevuti, potrà richiedere al Ministero dello sviluppo economico l'applicazione delle "procedure di emergenza" disciplinate all'articolo 20 del decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 249. Tale articolo 20 prevede, infatti, apposite procedure per pianificare e attuare, a cura del Ministero dello sviluppo economico, interventi tesi a superare situazioni di emergenza nell'approvvigionamento di prodotti petroliferi (in primo luogo, attraverso obblighi di rilascio delle scorte).

- I metodi di riduzione delle emissioni alternativi ai combustibili a ridotto tenore di zolfo.



La direttiva 2012/33/UE introduce novità in relazione ai metodi di riduzione delle emissioni che si possono utilizzare in alternativa ai combustibili a ridotto tenore di zolfo.

In particolare, prevede la possibilità di utilizzare, a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato comunitario, senza alcuna autorizzazione nazionale, i metodi di riduzione delle emissioni che sono approvati ai sensi della direttiva 96/98/CE, recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, o che, non ricadendo nel campo di applicazione della direttiva 96/98/CE, sono approvati dal Comitato istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002.

Invece, l'utilizzo di metodi di riduzione delle emissioni a bordo di navi battenti qualsiasi bandiera è condizionato alla verifica di alcuni requisiti previsti dalla normativa internazionale. Pertanto, in tali casi, lo schema di decreto prevede che l'autorità di controllo possa verificare la disponibilità, sulla nave, degli atti rilasciati dalle autorità di bandiera in conformità alla Convenzione Marpol, attestanti il rispetto dei requisiti.

Nessuna rilevante novità è, infine, introdotta, dalla direttiva in relazione agli esperimenti relativi ai metodi di riduzione delle emissioni, per i quali si mantiene l'obbligo di autorizzazione. Al riguardo, lo schema di decreto si limita a prevedere alcune norme di chiarimento, in merito alla competenza ed alla procedura relative all'istruttoria autorizzativa.

- L'esenzione di responsabilità per l'impossibilità di approvvigionarsi di combustibile a norma.

Una importante novità, introdotta dalla direttiva 2012/33/CE è costituita dalla previsione di una vera e propria causa di giustificazione per gli operatori che, pur utilizzando la dovuta diligenza, non hanno potuto approvvigionarsi, durante il viaggio, di combustibili marittimi a norma.

Si prevede, infatti, che l'operatore possa presentare all'autorità un rapporto circa le misure adottate, prima e durante il viaggio, al fine di rispettare l'obbligo, indicando le azioni intraprese per ottenere combustibile a norma nel proprio viaggio (per esempio, se tale combustibile non era disponibile nel luogo previsto, le azioni intraprese per ottenerlo da altre fonti).

.In questo quadro, lo schema di decreto prevede che:

- 1) se il rapporto è presentato almeno 48 ore prima dell'accesso nelle zone soggette a giurisdizione nazionale oppure, in caso di viaggi interni, 48 ore prima dell'arrivo al porto di prima destinazione, l'autorità competente per il controllo può stabilire di non effettuare il controllo, per la sussistenza di una causa esimente della violazione;
- 2) se il rapporto è stato presentato oltre tali termini e, comunque, se il rapporto non dimostra che sia stata osservata la dovuta diligenza, l'autorità competente per il controllo procede, secondo la legge 24 novembre 1981, n. 689, alla comunicazione all'autorità competente all'irrogazione della sanzione, che valuterà se archiviare il procedimento o irrogare, eventualmente in misura ridotta, la sanzione.

4. Le singole previsioni dello schema di decreto.

Lo schema di decreto si compone di due articoli.

L'articolo 1 individua le modifiche da apportare al decreto legislativo n. 152 del 2006 (anche con il rinvio a due allegati che modificano il vigente allegato X alla Parte Quinta di tale decreto legislativo).

L'articolo 2 introduce disposizioni di carattere finanziario.

Si illustrano di seguito i singoli articoli del provvedimento.



Articolo 1, comma 1, lett. a), recante modifica all'articolo 292, comma 2, lettera a), punto 1), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Aggiorna, in conformità con la direttiva, i codici identificativi dell'olio combustibile pesante (codici di Nomenclatura Combinata in materia fiscale).

Articolo 1, comma 2, lett. b), recante modifica all'articolo 292, comma 2, lettera b), punto 1), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Aggiorna, in conformità con la direttiva, i codici identificativi del gasolio (codici di Nomenclatura Combinata in materia fiscale).

Articolo 1, comma 1, lett. c), recante modifica all'articolo 292, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Aggiorna, in conformità con la direttiva, la definizione di olio diesel marino.

Articolo 1, comma 1, lett. d), recante modifica all'articolo 292, comma 2, lettera f), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Aggiorna, in conformità con la direttiva, la definizione di gasolio marino.

Articolo 1, comma 1, lettera e), recante modifica all'articolo 292, comma 2, lettera t), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Prevede la definizione di "metodo di riduzione delle emissioni" (i metodi alternativi all'utilizzo dei combustibili marittimi aventi un ridotto tenore di zolfo) che sostituisce, in termini più estensivi, la precedente definizione di "tecnologie di riduzione delle emissioni".

Articolo 1, comma 2, lettera a), recante modifica all'articolo 295, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Introduce la norma generale secondo cui, fatte salve le fattispecie oggetto di specifici limiti (navi all'ormeggio, navi passeggeri, zone speciali, ecc.), i combustibili marittimi devono rispettare, nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, un tenore massimo di zolfo pari al 3,50% e, dal 1° gennaio 2020, pari allo 0,50%.

Articolo 1, comma 2, lett. b), recante modifica all'articolo 295, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Modifica il limite massimo del tenore di zolfo per i gasoli marini immessi sul mercato da 0,1% a 0,10%.

Articolo 1, comma 2, lett. c), recante modifica all'articolo 295, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Modifica il limite massimo del tenore di zolfo per gli oli diesel immessi sul mercato da 1,5% a 1,50%.

Articolo 1, comma 2, lett. d), recante modifica all'articolo 295, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Modifica il limite massimo del tenore di zolfo per le zone marine "Seca" (zone speciali di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo) che passa da 1,5% (divenuto 1,0% dopo il 2010 in base alle norme Marpol) a 1,00% e, dal 1° gennaio 2015, a 0,10%.

Articolo 1, comma 2, lett. b), recante modifica all'articolo 295, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.



Sopprime un oramai inutile riferimento alla data dell'11 agosto 2007 (attivazione della zona "Seca" del mare del Nord).

Articolo 1, comma 2, lett. f), recante modifica all'articolo 295, comma 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Modifica il limite massimo del tenore di zolfo per le navi passeggeri da 1,5% a 1,50%.

Articolo 1, comma 2, lettera g), recante modifica all'articolo 295 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, mediante la riformulazione del comma 7 e l'introduzione di un nuovo comma 7-bis.

Prevede limiti al tenore di zolfo da applicare in caso di utilizzo, sulle navi, di metodi di riduzione delle emissioni. In particolare:

- il limite massimo di 3,50% e gli altri limiti relativi a specifiche fattispecie (navi all'ormeggio, navi passeggeri, zone speciali, ecc.) non si applicano ai combustibili destinati alle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni basati su sistemi a circuito chiuso. Si introduce, al riguardo, una apposita definizione di "sistema a circuito chiuso", elaborata secondo quanto stabilito dalla Normativa Internazionale di settore e condivisa con le amministrazioni interessate dal recepimento e le associazioni di categoria;

- il limite massimo di 3,50% e gli altri limiti relativi a specifiche fattispecie (navi all'ormeggio, navi passeggeri, zone speciali, ecc.) non si applicano, inoltre, ai combustibili e alle miscele che la direttiva permette di utilizzare in alternativa ai combustibili per uso marittimo;

- il limite massimo di 3,50% si applica ai combustibili destinati alle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni non basati su sistemi a circuito chiuso; non si applicano, invece, in questi casi, i limiti relativi a specifiche fattispecie (navi all'ormeggio, navi passeggeri, zone speciali, ecc.). Ai fini della tracciabilità del combustibile marittimo immesso sul mercato con tali destinazioni, si prevede che il comandante o l'armatore della nave dichiarino di usare un metodo di riduzione delle emissioni e che il responsabile dell'immissione sul mercato alleggi la dichiarazione ai documenti di accompagnamento e di consegna del combustibile.

Articolo 1, comma 2, lett. h), recante modifica all'articolo 295 comma 8, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Modifica il limite massimo del tenore di zolfo per le navi all'ormeggio da 0,1% a 0,10%.

Articolo 1, comma 2, lett. i), recante modifica all'articolo 295, comma 9, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Si limita a correggere i rinvii ad altri commi.

Articolo 1, comma 2, lett. l), recante modifica all'articolo 295, comma 12, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Prevede che i registri dei fornitori di combustibili marittimi siano tenuti a disposizione del pubblico anche attraverso canali informatici, a cura delle autorità marittime o portuali. Tali autorità devono, inoltre, elaborare informative annuali sulla disponibilità di combustibili marittimo a ridotto tenore di zolfo e trasmetterle al Ministero dell'ambiente che le allega alla propria relazione alla Commissione europea.

Articolo 1, comma 2, lett. m), recante modifica all'articolo 295, comma 9, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Prevede l'inserimento di un comma 12-bis finalizzato ad assicurare, come richiesto dalla direttiva, la costante disponibilità di combustibili marittimi a norma. In particolare, in situazioni in cui vi sia il rischio di una significativa riduzione della disponibilità di combustibili a norma su tutto il territorio o presso specifiche aree, il Ministero dell'ambiente, anche su segnalazione delle autorità



marittime o portuali (allertate dagli operatori privati), potrà richiedere al Ministero dello sviluppo economico di attivare le procedure di emergenza previste all'articolo 20 del decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 249 (si tratta di speciali procedure che prevedono il rilascio obbligato delle scorte e altri interventi da imporre al mercato dei prodotti petroliferi).

Articolo 1, comma 2, lett. n), recante modifica all'articolo 295, comma 13, lett. d), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Si limita a correggere locuzioni e rinvii interni.

Articolo 1, comma 2, lett. o), p), q) r), s) t) u) v.), z) e aa), recanti modifiche all'articolo 295, commi da 14 a 16, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Prevede, sulla base della direttiva, una serie di correzioni e integrazioni alla disciplina relativa agli esperimenti di metodi di riduzione delle emissioni. In particolare, sono introdotti alcuni chiarimenti in merito ai contenuti della domanda di autorizzazione e dell'istruttoria. Si individuano, inoltre, le Direzioni ministeriali competenti per tale istruttoria.

Articolo 1, comma 2, lett. bb), recante modifica all'articolo 295 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, mediante l'introduzione di un nuovo comma 18-bis.

Il nuovo comma tiene conto delle evoluzioni tecnologiche relative ai sistemi di abbattimento delle emissioni dalle navi, già in discussione in ambito internazionale in gruppi tecnici ad hoc istituiti dalla Commissione Europea, che, seppur ancora in fase sperimentale, prevedono valutazioni tecniche sulle performance di ulteriori possibili sistemi di abbattimento alternativi all'uso dei combustibili a basso tenore di zolfo oltre quelli già noti, collocati a bordo della nave.

Articolo 1, comma 2, lett. cc) e dd), recanti modifica all'articolo 295 del DLgs 152/2006, mediante la riformulazione dei commi 19 e 20 e l'introduzione di un nuovo comma 20-bis.

Prevede che i metodi di riduzione delle emissioni possano essere usati in alternativa ai combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo:

- a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato dell'Unione Europea, se i metodi sono approvati ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, e successive modificazioni;
- a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato dell'Unione Europea se i metodi, non ricadendo nel campo di applicazione di tale decreto, sono stati approvati dal Comitato istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002,
- in tutti gli altri casi, se i metodi sono oggetto di atti, rilasciati dalle competenti autorità di bandiera in conformità alla Convenzione Marpol 73/78 (da tenere a bordo della nave e da esibire su richiesta dell'autorità), attestanti il rispetto delle condizioni previste dalla direttiva (emissioni costantemente inferiori o equivalenti a quelle prodotte dall'utilizzo di combustibili a norma e rispetto dei requisiti specifici di ciascun tipo di metodo).

Articolo 1, comma 3, lett. a) e b), recanti modifica all'articolo 296, comma 10, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Aggiorna i riferimenti per il campionamento dei combustibili marittimi (linee guida alla risoluzione 182(59) del comitato MEPC dell'IMO).

Articolo 1, comma 3, lett. c), recante modifica all'articolo 296 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, mediante l'introduzione dei nuovi commi 10-bis, 10-ter, 10-quater e 10-quinquies.

Comma 10-bis:



Individua la procedura da applicare per i controlli analitici sui combustibili marittimi (appendice VI dell'allegato VI alla Convenzione MARPOL),

Comma 10-ter:

Prevede che l'armatore o il comandante della nave comunichino all'autorità marittima tutti i casi in cui vi è l'impossibilità di ottenere un combustibile a norma. Si stabiliscono le modalità (un apposito formato) e i tempi (prima dell'accesso in acque sotto la giurisdizione nazionale o prima dell'arrivo al porto di prima destinazione) di tale comunicazione. La notifica è effettuata anche al Ministero dell'ambiente, tramite il porto di iscrizione, in caso di violazioni commesse all'estero da navi battenti bandiera italiana.

Comma 10-quater:

Prevede che l'armatore o il comandante della nave che non utilizza un combustibile marittimo a norma possano presentare all'autorità competente per il controllo, anche su richiesta della stessa, un rapporto che illustra le azioni intraprese per ottenere combustibile a norma nell'ambito del proprio piano di viaggio. Se tale rapporto è presentato almeno 48 ore prima dell'accesso nelle zone sotto la giurisdizione nazionale o prima dell'arrivo al porto di prima destinazione l'autorità competente per il controllo, valutando caso per caso la diligenza osservata dal responsabile, può stabilire di non procedere al controllo per la presenza di una causa esimente della violazione. Se il rapporto è stato presentato oltre tali termini e, comunque, se nel rapporto non è dimostrato che il responsabile ha osservato la massima diligenza possibile, l'autorità procede ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, potendo poi l'autorità competente all'irrogazione della sanzione assumere la decisione finale in ordine alla sanzionabilità della violazione.

Comma 10-quinquies:

Prevede che le autorità che ricevono il rapporto di cui al comma 10-quater ne informino il Ministero dell'ambiente per l'invio dei rapporti alla Commissione europea.

Articolo 1, comma 3, lett. d), recante modifica all'articolo 296, comma 11, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Modifica la norma vigente, precisando che, in caso di violazioni delle norme sul tenore di zolfo dei combustibili marittimi, l'autorità dispone, ove opportuno, il cambio del combustibile fuori norma con combustibile marittimo a norma, a spese del responsabile.

Articolo 1, comma 4, lett. a), recante modifica all'allegato X, parte I, sezione 3, paragrafo 1.2, alla Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Aggiorna, con riferimento all'attuale quadro normativo, l'elenco degli impianti di combustione che, in deroga, possono utilizzare olio combustibile con un tenore di zolfo superiore al limite.

Articolo 1, comma 4, lett. b), c) d) ed e), recanti modifiche all'allegato X, parte I, sezione 3, alla Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Prevede che, nel monitoraggio sui combustibili marittimi, l'autorità competente debba assicurare anche la rappresentatività dei campioni rispetto al complesso dei combustibili utilizzati nelle zone e nei porti in cui si applica il limite controllato. Si aggiornano inoltre i riferimenti all'APAT, oggi divenuta ISPRA.

Articolo 1, comma 4, lett. f), che rinvia all'allegato I del presente decreto, recante modifica all'allegato X, parte I, sezione 3, alla Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Aggiorna, alla luce dei nuovi limiti di tenore di zolfo previsti per i combustibili marittimi, la tabella III (inerente gli elementi da inserire nelle comunicazioni da inviare al Ministero dell'ambiente per la relazione alla Commissione europea).



Articolo 1, comma 4, lett. g), che rinvia all'allegato II del presente decreto, recante modifica all'allegato X, parte I, alla Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, mediante l'introduzione delle sezioni 4, 5 e 6.

Introduce, nell'allegato X, parte I, le nuove sezioni 4 (inerente i valori di emissione equivalenti per i metodi di riduzione delle emissioni), 5 (inerente i criteri per l'utilizzo dei metodi di riduzione delle emissioni) e 6 (recante il formato della comunicazione prevista dall'articolo 296, comma 10-ter).

Articolo 2, commi da 1 a 3.

Introduce la clausola di invarianza della spesa.

Prevede, inoltre, che per la copertura degli oneri derivanti dall'attività di controllo sui combustibili marittimi (incluso il controllo sui limiti previsti dalla nuova direttiva), previsti al comma 9 dell'articolo 296 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si applichi l'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 9 novembre 2005, n. 205, secondo cui detti oneri sono posti a carico dei soggetti controllati, sulla base di apposite tariffe da stabilire con decreto interministeriale.

Allegato I, previsto all'articolo 1, comma 4, lett. f).

Aggiorna la tabella III, dell'allegato X, parte I, sezione 3, alla Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Allegato II, previsto all'articolo 1, comma 4, lett. g).

Introduce le nuove sezioni 4, 5 e 6 dell'allegato X, parte I, alla Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.



Relazione tecnico-finanziaria

Come stabilito dalla clausola di invarianza della spesa di cui all'art. 2, dall'attuazione del provvedimento all'esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le attività dallo stesso attribuite alle pubbliche amministrazioni sono sostanzialmente quelle già previste dalla normativa vigente. Pertanto, le amministrazioni pubbliche competenti provvederanno agli adempimenti loro attribuiti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In particolare, si fa osservare che, ai sensi della normativa vigente in materia di tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo (artt. 292, 295 e 296 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, e relativo allegato X, parte I, sezione 3) e delle nuove disposizioni introdotte dal provvedimento in esame, gli obblighi in capo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sono esclusivamente obblighi informativi nei confronti della Commissione europea.

Nello specifico, le attività di carattere informativo che le norme vigenti ed il provvedimento in esame attribuiscono al Ministero dell'ambiente risultano essere le seguenti:

- l'obbligo di comunicare alla Commissione europea, con cadenza annuale, informazioni circa la disponibilità, sul territorio nazionale, di combustibili marittimi conformi alla direttiva, sulla base di informative inviate dalle autorità marittime o portuali che detengono i registri dei fornitori di combustibili marittimi, come già stabilito all'art. 298, comma 2-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni;
- l'obbligo di comunicare alla Commissione europea, con cadenza mensile, i rapporti relativi ai casi in cui una nave si è trovata nell'impossibilità di reperire combustibili a norma durante il proprio viaggio (rapporti inviati dalle autorità marittime o portuali che li ricevono dagli operatori), come previsto all'articolo 296, comma 10-quinquies, introdotto dall'art.1, comma 3, lett. c), dello schema di decreto in esame.

Agli oneri connessi all'espletamento delle richiamate attività informative la Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente farà fronte con le risorse umane previste a legislazione vigente e con le risorse finanziarie disponibili sul Capitolo 2630 P.G. 1 "stipendi e assegni fissi al personale, comprensivi degli oneri fiscali e contributivi a carico del lavoratore". Stanziamento iniziale di bilancio 2014 per competenza e cassa: euro 2.703.323 (euro duemilionesettecentotremilatrecentoventitre/00)

Sempre all'articolo 2, comma 3, si prevede che, con riferimento alla copertura degli oneri inerenti ai controlli di cui al comma 9 dell'articolo 296 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, resta fermo quanto previsto all'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 205.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito



18 APR 2014

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Titolo: Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2012/33/UE recante modifiche alla direttiva 99/32/CE in materia di tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi

Amministrazione referente: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate

Il presente intervento regolatorio, al fine di recepire direttiva 2012/33/UE, introduce modifiche alla vigente disciplina in materia di combustibili per uso marittimo introdotta in attuazione della direttiva 99/32/CE, come modificata dalla direttiva 2005/33/CE (articoli 292, 295 e 296 del Titolo III della Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e successive modificazioni, e relativo allegato X, parte I, sezione 3).

L'intervento regolatorio in esame, che è da considerarsi, dunque, a tutti gli effetti quale misura necessaria per ottemperare agli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, si propone di ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi, con l'obiettivo di migliorare i livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere, a tutela della salute umana e dell'ambiente. Se non fossero introdotte le misure in esso previste, le emissioni prodotte dai trasporti marittimi supererebbero, infatti, nel breve periodo le emissioni dovute a tutte le fonti terrestri.

Col presente intervento regolatorio, si inteso, altresì, risolvere, attraverso il recepimento della direttiva 2012/33/UE, una serie di criticità emerse nell'attuazione delle disposizioni oggi vigenti in materia di combustibili per uso marittimo.

Si tratta di alcune criticità interpretative legate, per esempio, all'utilizzo, in via sperimentale od a regime, di metodi di riduzione delle emissioni alternativi all'utilizzo di combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo. Tali criticità, rilevate anche a seguito della presentazione di istanze di autorizzazione all'uso dei metodi di riduzione, hanno riguardato, in particolare, il regime autorizzativo nazionale (nonché i rapporti tra tale regime e le procedure di approvazione previste a livello internazionale per gli stessi metodi) e le competenze istruttorie ed i rapporti tra tale regime e le procedure di approvazione previste a livello internazionale per gli stessi metodi.

Altre criticità, emerse in sede di controllo, sono riconducibili ai casi in cui l'utilizzo di un combustibile marittimo fuori norma è imposto da una totale o parziale impossibilità di rifornirsi di combustibile a ridotto tenore di zolfo durante il viaggio. In tali casi, infatti, la vigente norma non ammette deroghe alla sanzionabilità del responsabile.

Le disposizioni della direttiva, come recepite dal presente intervento regolatorio, intervengono anche su questi aspetti critici, chiarendo in modo preciso la disciplina da applicare.

B) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo



Considerato che, come anzidetto, se non fossero introdotte le misure previste nel presente intervento regolatorio, le emissioni prodotte dai trasporti marittimi supererebbero presto le emissioni dovute a tutte le fonti terrestri, lo stesso intervento, conformemente alla direttiva che recepisce, si propone di:

- ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi;
- conseguire l'obiettivo di migliorare i livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere, a tutela della salute umana e dell'ambiente.

Tali obiettivi saranno raggiunti in modo progressivo, in funzione della futura riduzione dei limiti di tenore di zolfo (prevista per il 2020) e di altri adempimenti, quali l'eventuale istituzione di nuove zone di protezione ecologica e di aree di controllo delle emissioni di SOX.

Ulteriori obiettivi che il presente intervento regolatorio si propone di conseguire sono:

- la diffusione, a determinate condizioni, di metodi di riduzione delle emissioni alternativi ai combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo, come ulteriore strumento di intervento sulle emissioni di ossidi di zolfo;
- il miglioramento della qualità e dell'efficacia dei controlli, mediante una più precisa definizione delle procedure e delle responsabilità dei soggetti controllori e dei soggetti controllati.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR

Gli indicatori che permetteranno di verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati sono:

- a) la riduzione di SOx nelle emissioni in atmosfera, dovuto all'impiego di combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo verificata attraverso:
 - un campionamento sufficientemente frequente ed accurato dello stesso combustibile immesso sul mercato o utilizzato dalle navi;
 - controlli periodici dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile;
 - misurazioni e valutazioni relative alla qualità dell'aria nelle zone soggette all'influenza delle emissioni disciplinate;
- b) il numero delle sanzioni comminate per violazioni al sistema sanzionatorio vigente.

Al fine di utilizzare i predetti indicatori per gli obiettivi e la VIR, si riportano di seguito i dati inerenti gli accertamenti sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo effettuati dalle Capitanerie di porto al momento della consegna alle navi e a bordo di queste relativi all'anno precedente l'intervento in oggetto:

Combustibile	Tenore massimo previsto dalla legge % (m/m)	Numero accertamenti effettuati mediante controlli su documenti	Numero accertamenti effettuati mediante campionamento ed analisi	Valore medio del contenuto di zolfo % (m/m)
Gasolio marino (DMA o DMX)	0,1	1225	1	0,06



Gasolio DMA	0,1	777	39	0,06
Olio diesel marino (DMB o DMC)	1,5	2	0	0,95
Olio diesel DMB	1,5	3	0	0,84
Altri combustibili per uso marittimo	1,5	5	1	0,77

Per valutare l'efficacia dell'attuazione dell'intervento in oggetto sul miglioramento dei livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere, a tutela della salute umana e dell'ambiente, si utilizzeranno i dati sul trasporto marittimo resi disponibili da ISPRA, nell'ambito dell'elaborazione dell'Inventario nazionale delle emissioni.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento legislativo

I destinatari principali dell'intervento regolatorio sono:

- tra i soggetti pubblici chiamati ad attuare la nuova norma, le autorità competenti per i controlli, per la raccolta e l'invio di dati e di informazioni e per il rilascio di autorizzazioni in materia di combustibili marittimi (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e trasporti, Autorità portuali, Capitanerie di porto, Agenzia della dogane);

- tra i soggetti privati, gli operatori del settore navale (in particolare, gli armatori), gli agenti e gli intermediari marittimi, i produttori, gli importatori ed i distributori di combustibili marittimi, nonché le rispettive associazioni di categoria.

Considerato che la finalità dell'intervento regolatorio all'esame è quella di evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, attraverso la definizione di obiettivi di qualità dell'aria e delle emissioni in atmosfera, destinataria dell'intervento legislativo è anche la popolazione italiana nel suo complesso.

SEZIONE 2 – LE PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

L'intervento regolatorio è stato preventivamente condiviso, in una serie di riunioni tecniche, con le amministrazioni pubbliche interessate (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dello sviluppo economico, Ministero della salute, Agenzia delle Dogane e Corpo delle capitanerie di porto), nonché con le associazioni di categoria del settore marittimo (quali Confitarma, Federagenti, Fedarlinea, Assoporti, Assocostieri ed Unione Petrolifera).

Le osservazioni più significative espresse dalle parti nel corso delle suddette riunioni sono state attentamente vagliate dall'Amministrazione proponente che le ha fatte confluire nella proposta regolatoria e sono di seguito riportate:



- modifica all'art 295 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ("*Combustibili per uso marittimo*"), attraverso l'introduzione del comma 12-bis, derivante dalla ottemperanza a quanto specificato per il sistema generale delle scorte di emergenza di prodotti petroliferi previsto dal decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 249, emanato in attuazione della Direttiva 2009/119/CE, in armonia con quanto previsto dall'Agenzia Internazionale per l'Energia;
- integrazione all'art 295 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ("*Combustibili per uso marittimo*"), attraverso l'introduzione del comma 7-bis, al fine di individuare il soggetto che deve effettuare la dichiarazione (capitano della nave o l'armatore).

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("Opzione zero")

L'opzione di non intervento non è percorribile, non solo in considerazione dell'obbligo per gli Stati membri di recepire nel diritto interno le norme comunitarie, pena l'apertura di una procedura d'infrazione, ma, soprattutto, in quanto non si conseguirebbero gli obiettivi di ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi e di migliorare i livelli di qualità dell'aria a tutela della salute umana e dell'ambiente.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono state ravvisate opzioni alternative alla regolazione diretta, cioè al recepimento a livello legislativo dei contenuti vincolanti e facoltativi della direttiva, secondo i principi ed i criteri contenuti nella legge delega (legge di delegazione europea 6 agosto 2013).

Nel merito non sono state adottate altre opzioni in quanto avrebbero comportato il superamento dei livelli minimi di regolazione europea.

In ogni caso l'intervento di regolazione non introduce livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalla direttiva comunitaria.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA, PROPOSTA E VALUTAZIONI DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Non risultano svantaggi dall'opzione prescelta.

Al contrario, l'intervento normativo si propone di fornire strumenti efficaci a vantaggio della tutela dell'ambiente e della salute della popolazione. Sono, infatti, predisposte specifiche misure volte a ridurre le emissioni di ossidi di zolfo prodotte dal traffico marittimo e, conseguentemente, a migliorare la qualità dell'aria, ai fini della tutela della salute umana e dell'ambiente.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese

L'intervento regolatorio non introduce livelli di regolazione superiori a quelli minimi previsti dalla direttiva europea e non determina effetti negativi sulle PMI, considerata, anche per quest'ultime, la fattibilità tecnica ed economica dell'impiego di combustibili per uso marittimo con ridotto tenore di zolfo. L'intervento regolatorio prevede, peraltro, a determinate condizioni, la possibilità di ricorrere



a metodi di riduzione delle emissioni alternativi ai combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo, come ulteriore strumento di intervento sulle emissioni di ossidi di zolfo.

C) Indicazione e stima degli obblighi informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese

L'intervento regolatorio, in conformità a quanto stabilito dalla direttiva, prevede i seguenti nuovi obblighi informativi:

- la possibilità per l'armatore o per il comandante della nave che utilizza combustibile fuori norma di presentare all'autorità competente presso il porto di destinazione (al fine di evitare il controllo o la sanzione), un rapporto nel quale sono indicate tutte le misure adottate per ottenere combustibile a norma nell'ambito del proprio piano di viaggio (art. 296, comma 10-quater, come introdotto dall'articolo 1, comma 3, lett. c). Tale possibilità è prevista all'art. 4-bis, paragrafo 5-ter della direttiva.

- l'obbligo per il comandante della nave o per l'armatore di fornire a chi immette sul mercato combustibili per uso marittimo destinati a navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni basati su sistemi a circuito chiuso, una dichiarazione in cui si attesta che la nave di destinazione utilizza tali metodi (art. 295, comma 6-ter, come introdotto dall'articolo 1, comma 2 lett. g). Tale obbligo deriva dal recepimento dell'articolo 3-bis della direttiva.

- l'obbligo per il comandante della nave o per l'armatore di fornire ulteriori elementi informativi nella relazione da allegare alla domanda di autorizzazione ad effettuare esperimenti relativi a metodi di riduzione delle emissioni nel corso dei quali è ammesso l'utilizzo di combustibili non conformi ai limiti previsti dal presente intervento regolatorio (articolo 295, comma 14, lett. e), e-bis) ed e-ter), come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. v). Tale obbligo deriva dal recepimento dell'articolo 4-sexies della direttiva.

- l'obbligo dell'armatore e del comandante della nave di tenere a bordo gli atti, rilasciati dalle competenti autorità di bandiera in conformità all'annesso VI alla Convenzione MARPOL 73/78 e notificati sulla base di tale normativa internazionale, attestanti il rispetto dei requisiti relativi ai metodi di riduzione delle emissioni utilizzati su navi non battenti bandiera di uno Stato comunitario (art. 295, comma 20-bis, come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. dd). Tale obbligo deriva dal recepimento dell'articolo 4-quater della direttiva.

- l'obbligo dei gestori degli impianti di produzione, dei depositi fiscali che importano i combustibili e dei fornitori di comunicare preventivamente alle autorità le situazioni in cui può verificarsi una significativa riduzione della disponibilità di combustibili per uso marittimo a norma (art. 295, comma 12-bis, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. m). tale obbligo. Tale obbligo discende dal recepimento dell'articolo 4-bis, paragrafo 5-bis della direttiva.



- l'obbligo dell'armatore o del comandante della nave di comunicare all'autorità marittima competente per territorio i casi in cui sussiste l'impossibilità di ottenere combustibile a norma, in caso di violazioni commesse in Italia (art. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c). Tale obbligo è previsto all'articolo 4-bis, paragrafo 5-ter, lett. b) della direttiva.

- l'obbligo dell'armatore o del comandante della nave battenti bandiera italiana di comunicare al Ministero dell'ambiente, per il tramite del porto di iscrizione, i casi in cui sussiste l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma, in caso di violazioni commesse all'estero (art. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c). Tale obbligo è previsto all'articolo 4-bis, paragrafo 5-ter, lett. b) della direttiva.

Obbligo informativo: rapporto misure adottate per ottenere combustibile a norma nell'ambito del proprio piano di viaggio (Art. 296, comma 10-quater, come introdotto dall'articolo 1, comma 3, lett. c)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Predisposizione rapporto	C. Predisposizione di rapporto	B	140
Totale			140

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE

Obbligo informativo: dichiarazione fornita dal comandante o dall'armatore attestante utilizzazione sistemi a circuito chiuso in alternativa a combustibili a norma (Art. 295, comma 6-ter, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. g)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Predisposizione documento tecnico/relazione	C. Predisposizione documento tecnico	B	40
---	--------------------------------------	---	----



Totale	40
Popolazione:	<u>NON DEFINIBILE ALLO STATO</u>
Frequenza:	<u>UNA SOLA VOLTA</u>

Obbligo informativo: integrazione a carico del comandante della nave o dell'armatore della relazione da allegare alla domanda di autorizzazione ad effettuare esperimenti relativi a metodi di riduzione delle emissioni nel corso dei quali è ammesso l'utilizzo di combustibili non conformi ai limiti previsti dal presente intervento regolatorio (ART. 295, comma 14, lett. e), e-bis) ed e-ter), come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. v).

Rivolto a: **IMPRESE**

Effetto del provvedimento: **INTRODUZIONE**

Costo medio:

Predisposizione documento tecnico/relazione	C. Predisposizione documento tecnico	B	40
Totale			40

Popolazione: **NON DEFINIBILE ALLO STATO**

Frequenza: **UNA SOLA VOLTA**

Obbligo informativo: obbligo a bordo atti attestanti rispetto requisiti relativi ai metodi di riduzione delle emissioni utilizzati su navi non battenti bandiera di uno Stato comunitario (Art. 295, comma 20-bis, come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. dd)

Rivolto a: **IMPRESE**

Effetto del provvedimento: **INTRODUZIONE**

Costo medio:



Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Acquisizione modulistica	A. Acquisizione modulistica	B	10
Totale			10

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: UNA SOLA VOLTA

Obbligo informativo: obbligo produttori, importatori e fornitori di comunicare preventivamente alle autorità l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma (ART. 295, comma 12-bis, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. m)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Comunicazione	C. Predisposizione documento tecnico	B	50
Consegna Documentazione	G. Trasmissione all'autorità	B	5
Totale			55

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE

Obbligo informativo: comunicazione da parte dell'armatore o del comandante della nave relativa situazioni in cui può verificarsi una l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma di combustibili per uso marittimo a norma nelle acque territoriali (ART. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE



Costo medio:

Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Comunicazione	C. Predisposizione documento tecnico	B	50
Consegna Documentazione	G. Trasmissione all'autorità marittima	B	5
Totale			55

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE

Obbligo informativo: comunicazione Ministero dell'ambiente casi in cui sussiste l'impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma, in caso di violazioni commesse all'estero (Art. 296, comma 10-ter, come introdotto dall'art 1, comma 3, lett. c)

Rivolto a: IMPRESE

Effetto del provvedimento: INTRODUZIONE

Costo medio:

Attività / Spese Vive	Attività Standard corrispondente	Onerosità (B/M/A)	Costo (€)
Comunicazione dati	C. Predisposizione di rapporto /Relazione/documento tecnico	B	40
Consegna Documentazione	G. Trasmissione autorità marittima	B	10
Totale			50

Popolazione: NON DEFINIBILE ALLO STATO

Frequenza: EVENTUALE



Totale Costo OI = € 440,00

BILANCIO FINALE DEI COSTI AMMINISTRATIVI ANNUALI

Premesso che il campo di applicazione dell'intervento regolatorio in esame interessa le imbarcazioni a partire dalle 400 tonnellate di stazza lorda, dai dati forniti dalle associazioni di categoria degli operatori di settore risulta che, delle circa 1300 (MILLETRECENTO) imbarcazioni battenti bandiera italiana, circa 1000 (MILLE) unità superano le 400 tonnellate di stazza lorda. Ad oggi non si dispone, invece, di un dato certo circa le imbarcazioni che, fra le rimanenti 300 unità, raggiungono le 400 tonnellate di stazza lorda.

Tanto premesso, limitatamente alla flotta battente bandiera italiana che supera le 400 tonnellate di stazza lorda, il bilancio annuale finale dei costi amministrativi, qualora si verificassero, per tutte le predette unità, tutte le ipotesi previste dal presente intervento regolatorio sarebbe pari a:

Totale Costo OI = € 440.000,00

Il numero annuo di adempimenti ed i costi amministrativi annuali complessivi, che dovranno includere anche quelli riferiti alle navi battenti bandiera italiana che raggiungono le 400 tonnellate di stazza lorda e quelli relativi alle navi non battenti bandiera italiana che transiteranno nelle nostre acque territoriali, potranno essere calcolati solo a consuntivo del primo anno di applicazione dell'intervento regolatorio, sulla base delle segnalazioni pervenute alle amministrazioni pubbliche interessate da parte degli operatori del settore.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

Non esistono condizioni o fattori che possano incidere sull'immediata attuazione del nuovo intervento regolatorio. Difatti, dall'attuazione della sua applicazione non scaturiranno nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto le attività poste a carico delle pubbliche amministrazioni interessate sono già tutte sostanzialmente previste dalla normativa vigente.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio è volto a realizzare un contesto normativo migliore che sia semplice, comprensibile, efficace e applicabile. Il quadro normativo in cui operano le imprese influisce sulla loro competitività e sulla capacità di crescere e creare occupazione. L'obiettivo di una regolamentazione migliore, del resto, è un elemento importante del partenariato dell'UE per la crescita e l'occupazione (strategia di Lisbona).

L'assetto organizzativo previsto dal presente intervento regolatorio si presenta conforme alle regole della concorrenza del mercato e non avrà ricadute sulla competitività del Paese, tenuto conto che si introducono solo obblighi e divieti previsti a livello comunitario.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO



A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto

I soggetti responsabili dell'attuazione del presente intervento regolatorio sono, in quanto titolari di specifiche funzioni amministrative o di controllo, le Autorità portuali, le Capitanerie di porto, l'Agenzia della dogane, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero dello sviluppo economico ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento

Il provvedimento sarà pubblicato sul sito istituzionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

C) Strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio

Un costante monitoraggio dell'applicazione delle disposizioni introdotte dallo schema di decreto sarà assicurato attraverso l'espletamento degli obblighi informativi imposti dal presente intervento regolatorio a soggetti pubblici e privati al fine di informare il Ministero dell'ambiente e la Commissione europea in merito a vari aspetti rilevanti (come la disponibilità di combustibili a norma sul territorio).

Restano ferme le attività di vigilanza e controllo già previste dalle norme vigenti.

D) I meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

Le procedure per modificare gli allegati tecnici del presente intervento regolatorio sono già previste all'articolo 298, comma 2, del Titolo III della Parte Quinta del decreto legislativo n. 152/2006, che rinvia alle modalità stabilite all'articolo 281, commi 5 e 6, dello stesso decreto legislativo. In particolare, il comma 5 stabilisce che alle predette modifiche si provveda mediante regolamenti da adottare su proposta del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e della salute, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo n. 281 del 1997. In caso di modifiche introdotte al fine di dare attuazione a successive direttive comunitarie che modificano le modalità esecutive e le caratteristiche di ordine tecnico previste nei predetti allegati, alla modifica si provvede, invece, mediante appositi decreti da adottare ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11 (comma 6).

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e da considerare ai fini della V.I.R.

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare curerà l'elaborazione della verifica di impatto avvalendosi dei dati forniti dai soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

In particolare, saranno specifico oggetto di valutazione ai fini della VIR:

- a) la riduzione del tenore di zolfo nelle emissioni in atmosfera dovuto all'impiego di combustibili per uso marittimo;
- b) il rapporto tra ispezioni effettuate e sanzioni irrogate.



SEZIONE 8 – RISPETTO DEI LIVELLI MINIMI DI REGOLAZIONE EUROPEA

L'intervento regolatorio in esame non introduce livelli di regolazione in materia superiori a quelli minimi imposti, come indicato nella Sezione 5, lettera C.



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (ATN)

Titolo: Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2012/33/UE recante modifiche alla direttiva 99/32/CE in materia di tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi

Amministrazione referente: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo*

Lo schema di decreto legislativo in esame, predisposto sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione europea 6 agosto 2013, n. 96, è volto a recepire la direttiva 2012/33/UE recante modifiche alla direttiva 99/32/CE in materia di tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi.

La direttiva 99/32/CE disciplina il tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi utilizzati per diverse finalità (come l'uso industriale o l'uso marittimo). L'esigenza di adottare la direttiva 2012/33/UE è derivata dalla necessità di apportare diverse modifiche alla disciplina relativa ai combustibili ad uso marittimo introdotta dalla direttiva 99/32/CE, come modificata dalla direttiva 2005/33/CE, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi e conseguire l'obiettivo di migliorare i livelli di qualità dell'aria. In questo quadro la direttiva 2012/33/CE ha introdotto numerose novità:

- **nuovi valori limite per il tenore di zolfo dei combustibili marittimi.**

La direttiva prevede, in via generale, con riferimento ai combustibili marittimi usati nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, un limite massimo di tenore di zolfo pari a 3,50%, fatti salvi i limiti più severi previsti per specifiche fattispecie (come la messa in commercio di gasoli ed oli diesel, l'uso nelle zone aree di controllo delle emissioni di SO_x, l'uso su navi passeggeri, l'uso durante l'ormeggio, ecc.). Tale limite generale è destinato a ridursi, dal 1° gennaio 2020, allo 0,50% (art. 295, comma 1, come introdotto dall'art. 1, comma 2, lett. a), dello schema di decreto in esame).

Per quanto attiene ai limiti riferiti a specifiche fattispecie, la direttiva prevede, per l'uso nelle aree di controllo delle emissioni di SO_x, un tenore massimo di zolfo dell'1,00% e, dal 1° gennaio 2015, dello 0,10%, limitandosi, in tutti gli altri casi, a correggere gli attuali limiti con l'inserimento della cifra "0" come secondo decimale (per esempio, il limite "1,5%" diventa "1,50%") (art. 295, comma 2, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. b, c, d, e ed f) dello schema di decreto in esame).

- **nuovi adempimenti a carico degli operatori e delle autorità nazionali.**

La direttiva 2012/33/UE introduce, per le autorità nazionali, alcuni nuovi adempimenti. In particolare, si introduce l'obbligo di comunicare alla Commissione europea:

- 1) informazioni circa la disponibilità di combustibili marittimi conformi alla direttiva sul territorio. Lo schema di decreto in esame prevede, all'art. 295, comma 12, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. I), punto 3, che la comunicazione sia effettuata dal Ministero dell'ambiente, con cadenza annuale, sulla base di informative inviate dalle autorità marittime o portuali che detengono i registri dei fornitori di combustibili marittimi;
- 2) i rapporti relativi ai casi in cui una nave si è trovata nell'impossibilità di reperire combustibili a norma durante il proprio viaggio. Lo schema di decreto prevede, all'art. 296, comma 10-quinquies, come introdotto dall'articolo 1, comma 3, lett. c), che la comunicazione sia effettuata dal Ministero dell'ambiente, con cadenza mensile, tramite i rapporti inviati dalle autorità marittime o portuali che li ricevono dagli operatori. Si introduce, inoltre, un obbligo, per tutti gli Stati, di



assicurare la disponibilità, sul proprio territorio, di combustibili marittimi conformi alla direttiva (art. 295, comma 12-bis, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. m) dello schema di decreto in esame).

Tale complesso obbligo è stato tradotto, nello schema di decreto, con la previsione di un apposito meccanismo procedurale. Si prevede una segnalazione delle situazioni in cui vi sia il rischio di una significativa riduzione della disponibilità di combustibili a norma, su tutto il territorio o in specifiche aree. Gli operatori dovranno comunicare alle autorità marittime e portuali l'insorgenza di tali situazioni, affinché le stesse informino il Ministero dell'ambiente, il quale, sulla base degli elementi ricevuti, potrà richiedere al Ministero dello sviluppo economico l'applicazione delle "procedure di emergenza" disciplinate all'articolo 20 del decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 249. Tale articolo 20 prevede, infatti, apposite procedure per pianificare e attuare, a cura del Ministero dello sviluppo economico, interventi tesi a superare situazioni di emergenza nell'approvvigionamento di prodotti petroliferi (in primo luogo, attraverso obblighi di rilascio delle scorte).

- metodi di riduzione delle emissioni alternativi ai combustibili a ridotto tenore di zolfo.

La direttiva 2012/33/UE introduce novità in relazione ai metodi di riduzione delle emissioni che si possono utilizzare in alternativa ai combustibili a ridotto tenore di zolfo.

In particolare, prevede la possibilità di utilizzare, a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato comunitario, senza alcuna autorizzazione nazionale, i metodi di riduzione delle emissioni che sono approvati ai sensi della direttiva 96/98/CE, recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, o che, non ricadendo nel campo di applicazione della direttiva 96/98/CE, sono approvati dal Comitato istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 (art. 295, comma 19, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. bb), dello schema di decreto in esame).

Invece, l'utilizzo di metodi di riduzione delle emissioni a bordo di navi battenti qualsiasi bandiera è condizionato alla verifica di alcuni requisiti previsti dalla normativa internazionale. Pertanto, in tali casi, lo schema di decreto prevede che l'autorità di controllo possa verificare la disponibilità, sulla nave, degli atti rilasciati dalle autorità di bandiera in conformità alla Convenzione Marpol, attestanti il rispetto dei requisiti (art. 295, comma 20, come introdotto dall'articolo 1, comma 2, lett. bb), dello schema di decreto in esame).

- l'esenzione di responsabilità per l'impossibilità di approvvigionarsi di combustibile a norma.

Una importante novità introdotta dalla direttiva 2012/33/CE è costituita dalla previsione di una vera e propria causa di giustificazione per gli operatori che, pur utilizzando la dovuta diligenza, non hanno potuto approvvigionarsi, durante il viaggio, di combustibili marittimi a norma.

Si prevede, infatti, che l'operatore possa presentare all'autorità un rapporto circa le misure adottate, prima e durante il viaggio, al fine di rispettare l'obbligo, indicando le azioni intraprese per ottenere combustibile a norma nel proprio viaggio (per esempio, se tale combustibile non era disponibile nel luogo previsto, le azioni intraprese per ottenerlo da altre fonti) (art. 296, comma 10-quater, come introdotto dall'articolo 1, comma 3, lett. c) dello schema di decreto in esame).

In questo quadro, lo schema di decreto prevede che:

1) se il rapporto è presentato almeno 48 ore prima dell'accesso nelle zone soggette a giurisdizione nazionale oppure, in caso di viaggi interni, 48 ore prima dell'arrivo al porto di prima destinazione, l'autorità competente per il controllo può stabilire di non effettuare il controllo, per la sussistenza di una causa esimente della violazione;

2) se il rapporto è stato presentato oltre tali termini e, comunque, se il rapporto non dimostra che sia stata osservata la dovuta diligenza, l'autorità competente per il controllo procede, secondo la legge 24 novembre 1981, n. 689, alla comunicazione all'autorità competente all'irrogazione della sanzione, che valuterà se archiviare il procedimento o irrogare, eventualmente in misura ridotta, la sanzione.



Lo schema di decreto legislativo in esame è da considerarsi a tutti gli effetti quale misura necessaria per ottemperare agli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dagli articoli 292, 295 e 296 di cui al Titolo III della Parte Quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e successive modificazioni, e dal relativo allegato X, parte I, sezione 3, che recano la vigente disciplina in materia di combustibili per uso marittimo in attuazione della direttiva 99/32/CE, come modificata dalla direttiva 2012/33/UE.

In particolare, la vigente normativa nazionale prevede limiti per il tenore di zolfo dei combustibili ad uso marittimo differenziati in funzione del tipo di combustibile (gasoli, oli diesel ed altri combustibili marittimi), della zona di mare percorsa (porti, acque territoriali, zone economiche esclusive, zone di protezione ecologica, aree di controllo delle emissioni di SO_x) e di altri elementi (vi è per esempio una disciplina specifica per le navi passeggeri).

Prevede, altresì, la possibilità di utilizzare, a certe condizioni, in luogo dei combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo, tecnologie alternative di riduzione delle emissioni della nave o di effettuare esperimenti relativi a tali tecnologie.

Sono, infine, attualmente previsti ed operanti un apposito sistema di controlli sul rispetto dei limiti ed un apposito sistema di accertamento delle violazioni.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e regolamenti vigenti

Il decreto legislativo in esame, utilizzando la tecnica della novella legislativa, introduce, in conformità alle disposizioni direttiva 2012/33/UE, modifiche al richiamato Titolo III della Parte Quinta del decreto legislativo n. 152 del 2006.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali ad eccezione:

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché degli enti locali.

La disciplina recata dal presente decreto legislativo attiene, infatti, alla materia ambientale che ai sensi dell'articolo 117, comma 2, lettera s), della Costituzione è riservata alla potestà legislativa esclusiva dello Stato

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma della Costituzione

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione e di adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazione e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa



Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter*

Non vi sono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto*

Non risultano pendenti giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

1) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario*

Il provvedimento legislativo in esame dà attuazione ad una direttiva comunitaria e non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

2) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto*

Non risultano avviate procedure d'infrazione in materia.

3) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali*

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

4) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto*

Non sono pendenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

5) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto*

Non sono pendenti giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

6) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea*

Ad oggi risulta non risulta che altri Stati membri dell'Unione europea abbiano già provveduto a recepire la direttiva, considerato che il termine per la sua trasposizione verrà a scadere il prossimo 18 giugno 2014.



PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso

Il provvedimento in esame non introduce nuove definizioni.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti

Per il recepimento nell'ordinamento interno delle disposizioni della direttiva si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o, derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione

Il provvedimento all'esame prevede l'adozione di uno o più decreti attuativi, da adottare ai sensi dell'art. 281, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, al fine di definire i criteri per il rilascio dell'autorizzazione ad effettuare esperimenti relativi a metodi di riduzione delle emissioni che prevedono l'utilizzo di sistemi, dispositivi o materiali non collocati a bordo della nave, nel corso dei quali è ammesso l'utilizzo sulla nave di combustibili non conformi ai limiti previsti.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare



all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi

Per valutare l'efficacia dell'attuazione dell'intervento in oggetto sul miglioramento dei livelli di qualità dell'aria, in particolare nei porti o vicino alle aree costiere, a tutela della salute umana e dell'ambiente, sono stati utilizzati i dati sul trasporto marittimo resi disponibili da ISPRA, nell'ambito dell'elaborazione dell'Inventario nazionale delle emissioni.

