



Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/33/UE che modifica la direttiva 1999/32/CE, relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo

Atto del Governo 94

Dossier n° 98 - Schede di lettura
8 maggio 2014

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	94
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/33/UE che modifica la direttiva 1999/32/CE, relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo
Norma di delega:	articolo 1 della legge 6 agosto 2013, n. 96
Numero di articoli:	2
Date:	
presentazione:	18 aprile 2014
assegnazione:	18 aprile 2014
termine per l'espressione del parere:	28 maggio 2014
Commissione competente :	VIII Ambiente, XIV Unione Europea
Rilievi di altre Commissioni :	V Bilancio

La normativa europea e nazionale sui livelli di zolfo nei combustibili marittimi

La **riduzione del tenore di zolfo in alcuni combustibili liquidi** è stata disciplinata dalla direttiva 1999/32/CE recepita con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 settembre 2001, n. 395.

L'entrata in vigore del **decreto legislativo 152 del 2006** (recante in un testo unificato norme in materia ambientale, cd. Codice dell'ambiente) ha ripreso queste disposizioni nella parte quinta (norme in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera), titolo III (combustibili), e nell'Allegato X, parte I, sezione 3, abrogando conseguentemente il predetto D.P.C.M.

Con l'adozione dell'[Allegato VI alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi](#) (Marpol 73/78), l'Unione europea ha emanato la direttiva 2005/33/CE, che ha modificato quanto stabilito nella disciplina del 1999 in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

In Italia, queste modifiche sono state introdotte con il **decreto legislativo 205 del 2007**, che ha novellato gli articoli 291, 292, 293, 295, 296 e 298 del d.lgs. 152/2006, che disciplinano:

- i limiti per il tenore di zolfo dei diversi combustibili marittimi (gasoli, oli diesel ed altri);
- la zona di mare percorsa (porti, acque territoriali, zone economiche esclusive, zone di protezione ecologica, aree di controllo delle emissioni di SOx);
- le specifiche per le navi passeggeri;
- l'uso alternativo di tecnologie di riduzione delle emissioni della nave, ed esperimenti relativi a tali tecnologie.

Sono, infine, previsti ed operanti sistemi di controlli, accertamento e sanzioni per le violazioni dei limiti previsti.

In particolare, l'**articolo 295**, sui tenori di zolfo dei combustibili per uso marittimo, vieta:

- l'utilizzo, nelle acque territoriali e nelle zone di protezione ecologica, di gasoli marini con un tenore di zolfo superiore allo 0,20% in massa e, dal 1° gennaio 2008 al 31 dicembre 2009, superiore allo 0,10% in massa (comma 1);
- l'immissione sul mercato di gasoli marini con tenore di zolfo superiore allo 0,1% in massa a decorrere dal 1° gennaio 2010 (comma 2);
- l'immissione sul mercato di oli diesel marini con tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa (comma 3);
- l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa a bordo di navi battenti bandiera italiana nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, ricadenti all'interno di aree di controllo delle emissioni di SOx (*Sulphur Emission Control Area* – SECA) e a bordo di navi non battenti bandiera italiana che attraversano una di tali aree inclusa nel territorio nazionale o con esso confinante e che si trovano in un porto italiano (comma 4);
- l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa nell'area del Mar Baltico e, a decorrere dall'11 agosto 2007, nell'area del Mare del Nord, nonché, entro dodici mesi dalla data di

- entrata in vigore della relativa designazione, nelle ulteriori aree di protezione designate (comma 5);
- l'utilizzo nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica appartenenti all'Italia, di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa, per le navi passeggeri battenti bandiera nazionale che effettuano un servizio di linea proveniente da o diretto a un porto di un Paese dell'Unione europea e per le navi non battenti bandiera nazionale che si trovano in un porto italiano (comma 6);
- l'utilizzo, a decorrere dal 1° gennaio 2010, di combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore allo 0,1% in massa su navi all'ormeggio (comma 8).

Le principali novità della direttiva 2012/33/UE

La **direttiva 2012/33/UE** ha stabilito, in via generale, il divieto - nei paesi membri dell'UE- di utilizzo di **combustibili per uso marittimo** con un **tenore di zolfo** superiore in massa al **3,50%**, prevedendo misure più restrittive sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo rispetto alla direttiva 1999/32/CE - modificata dalla direttiva 2005/33/CE - ai fini di adeguamento alla disciplina dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), sugli *standard* relativi alla composizione dei combustibili e sui metodi di riduzione delle emissioni inquinanti, in relazione a specifiche fattispecie. L'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL con gli [emendamenti introdotti nell'ottobre 2008 dall'International Maritime Organization](#) introduce, infatti, limiti al contenuto di zolfo più severi per il combustibile per uso marittimo nelle [aree di controllo delle emissioni di zolfo -SECA](#) (1,00% dal 1° luglio 2010 e 0,10% dal 1° gennaio 2015) nonché nelle aree marittime al di fuori delle SECA (3,50% dal 1° gennaio 2012 e, in linea di principio, 0,50% dal 1° gennaio 2020).

Gli Stati membri devono, pertanto, adottare tutte le misure necessarie entro il **18 giugno 2014**, affinché:

- nelle rispettive acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di controllo dell'inquinamento, che rientrano nelle **aree di controllo delle emissioni di SOx**, non siano utilizzati **combustibili per uso marittimo** con un **tenore di zolfo** superiore in massa:
 - all'**1,00%** fino al **31 dicembre 2014**;
 - allo **0,10%** dal **1° gennaio 2015**;
- nelle rispettive acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di controllo dell'inquinamento, **al di fuori delle aree di controllo delle emissioni di SOx**, non siano utilizzati **combustibili per uso marittimo** con un **tenore di zolfo superiore in massa**:
 - al **3,50%** dal **18 giugno 2014**;
 - allo **0,50%** dal **1° gennaio 2020**.

La **direttiva** ha stabilito inoltre che:

- non siano utilizzati **gasoli** con tenore di zolfo superiore in massa allo **0,10%** ;
- né utilizzati **combustibili per uso marittimo** con un **tenore di zolfo** superiore in massa al **3,50%** (**regola generale**), a **eccezione** dei combustibili destinati all'approvvigionamento delle navi che utilizzano i metodi di riduzione delle emissioni con **sistemi a circuito chiuso**;
- non siano **immessi sul mercato oli diesel marini** se il loro tenore di zolfo è superiore in massa all'**1,50%**;
- non utilizzino le **navi all'ormeggio** nei porti dell'Unione combustibili per uso marittimo con **tenore di zolfo superiore** in massa allo **0,10%**, accordando all'equipaggio tempo sufficiente per completare le necessarie operazioni per il cambio del combustibile il più presto possibile dopo l'arrivo all'ormeggio e il più tardi possibile prima della partenza.

Gli Stati membri devono inoltre vietare, **fino al 1° gennaio 2020**, l'utilizzo di combustibile per uso marittimo con un **tenore di zolfo superiore all'1,50%** in massa dalle **navi passeggeri** che effettuano servizio di linea da o verso porti dell'Unione europea, transitando nelle acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento che non rientrano nelle aree di controllo delle emissioni di SOx.

La **direttiva 2012/33/UE** obbliga gli Stati membri al **controllo** della **filiera commerciale** dei **carburanti** con:

- l'istituzione di un **registro pubblico** dei fornitori di combustibile;
- l'indicazione del tenore di zolfo da parte di un fornitore su un bollettino di consegna debitamente accompagnato da un campione sigillato firmato dal rappresentante della nave destinataria;
- l'adozione di misure idonee per garantire la conformità del combustibile alle caratteristiche prescritte e nei confronti dei fornitori che commercializzano prodotti non conformi a quelli indicati sul bollettino di consegna;
- l'incentivazione di rapporti di cooperazione per sperimentare nuovi metodi di riduzione delle emissioni;
- il **campionamento e le analisi** dei carburanti, attraverso l'ispezione dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile, la messa a punto del metodo di riferimento per determinare il tenore di zolfo, la frequenza e la metodologia dei campionamenti.

Contenuto dello schema di decreto legislativo

Lo **schema di decreto** in titolo, composto da **due articoli** e **due allegati**, è volto a recepire la disciplina introdotta dalla direttiva 2012/33/CE sul **tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo**.

L'articolo 1 modifica gli **articoli 292, 295 e 296**, contenuti nel Titolo III della Parte Quinta del **decreto legislativo n.152 del 2006**, in cui sono previsti, rispettivamente, **le definizioni, le tipologie dei combustibili per uso marittimo, i controlli e le sanzioni**.

L'articolo 1 interviene, inoltre, sull'Allegato X alla parte quinta del d.lgs. 152, in materia di combustibili.

L'articolo 2 reca una **clausola di invarianza finanziaria**, per l'applicazione delle norme introdotte, e stabilisce inoltre che la **copertura degli oneri**, derivanti dall'**attività di controllo** sui combustibili marittimi, effettuata dagli organi competenti, come previsto al comma 9 dell'articolo 296 del d.lgs. 152/2006, sia a **carico dei soggetti interessati** sulla base di apposite tariffe da stabilire con decreto interministeriale, tuttora non emanato, in applicazione dell'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 205, che ha attuato la direttiva 2005/33/CE.

I principali interventi

Di seguito si evidenziano le modifiche più importanti apportate alla disciplina vigente dallo schema di decreto in quanto alcune modifiche recano mere correzioni formali o di coordinamento con le nuove disposizioni introdotte dallo schema medesimo, di cui non si darà conto.

In particolare, le **lettere a)-e)** del **comma 1** dell'**articolo 1** modificano le **definizioni** presenti nell'articolo 292, comma 2, del d.lgs. 152/2006, riguardanti i codici identificativi dell'olio combustibile pesante e del gasolio, le definizioni di olio diesel marino e gasolio marino, nonché prevedono la definizione di "metodo di riduzione delle emissioni" in sostituzione della precedente definizione di "tecnologie di riduzione delle emissioni".

L'articolo 1 comma 2, alle lettere a)-h), modifica **le percentuali dei tenori di zolfo dei combustibili marittimi**, previste all'articolo 295, (commi 1-8) del d.lgs. 152/2006, in linea con i limiti stabiliti per le diverse tipologie di carburanti marittimi dalla direttiva 2012/33/CE, secondo la nuova tempistica. Nella seguente tabella sono esposte le massime percentuali in massa dei tenori di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive, e nelle zone di protezione ecologica, a seconda che ricadano o meno nelle aree di controllo delle emissioni di SO_x (SECA).

Tenore di zolfo massimo dei combustibili marittimi utilizzati nelle aree non SECA	Tenore di zolfo massimo dei combustibili marittimi utilizzati nelle aree SECA
3.50% m/m dal 18 giugno 2014	1.00% m/m fino al 31 dicembre 2014
0.50% m/m dal 1° gennaio 2020	0.10% m/m dal 1° gennaio 2015

Conformemente a quanto previsto nella direttiva la lettera f) del comma 2 integra il comma 6 dell'articolo 295 prevedendo che il divieto di utilizzo dei combustibili con un tenore di zolfo superiore all'1,50 % in massa per le navi passeggeri si applichi fino al 1° gennaio 2020 (v. supra).

Viene concessa inoltre - con l'aggiunta del comma 6-*bis* all'articolo 295 ad opera della lettera g) del comma 2 - una **deroga** all'applicazione dei **limiti** indicati, per le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni basati su **sistemi a circuito chiuso** o che utilizzano **combustibili** o **miscele, alternativi** al combustibile per uso marittimo, come indicati nella sezione 5, parte I, dell'Allegato X alla parte quinta del d.lgs. 152/2006 (inserita dall'allegato II dello schema di decreto in esame), riguardante i criteri e i metodi per la riduzione delle emissioni. In tale caso, per **la tracciabilità di questi sistemi alternativi**, il nuovo comma 6-*ter*, prevede che il responsabile dell'immissione sul mercato di combustibili per uso marittimo destinati a navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni basati su sistemi a circuito chiuso allegghi, ai documenti di accompagnamento e di consegna del combustibile, una dichiarazione fornita dal comandante o dall'armatore della nave in cui si attesta che la nave utilizza tali metodi.

L'articolo 1, comma 2, lettera m), attraverso l'introduzione del comma 12-*bis* dell'art. 295, reca disposizioni volte ad assicurare la **disponibilità di combustibili per uso marittimo conformi ai limiti**. Nel

caso in cui emergano situazioni in cui vi sia il rischio di una significativa riduzione della disponibilità di tali combustibili, il **Ministero dell'Ambiente**, infatti, può richiedere al **Ministero dello sviluppo economico** di attivare le **procedure di emergenza** previste dall'articolo 20 del decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 249 (riguardante procedure per il rilascio obbligato delle scorte ed altri interventi previsti per il mercato dei prodotti petroliferi nel caso di interruzione degli approvvigionamenti).

L'**articolo 1, comma 2, alle lettere da p) a z)**, reca limitate modifiche alle norme per consentire **esperimenti relativi ai metodi di riduzione delle emissioni** relativamente ai contenuti della relazione di accompagnamento che deve essere trasmessa al Ministero dell'ambiente insieme alla richiesta di autorizzazione. Tale autorizzazione è rilasciata, in particolare, dalla direzione del Ministero competente in materia di inquinamento atmosferico, che può avvalersi dell'ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) ai fini dell'istruttoria.

L'**articolo 1, comma 2, lettere bb)-dd)**, introduce disposizioni per favorire la **sperimentazione** e lo **sviluppo** di nuovi **metodi** per la **riduzione** delle **emissioni**, in alternativa ai combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo:

- a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE, se i metodi sono approvati ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407 (atto di recepimento della direttiva 96/98/CE);
- a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE 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 competente), attestanti il rispetto delle condizioni previste.

La lettera bb), inoltre, demanda a decreti ministeriali l'individuazione dei criteri per il rilascio dell'autorizzazione per gli 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.

Controlli e sanzioni

L'**articolo 1, comma 2, lettera l)**, al fine di controllare la **disponibilità dei combustibili per uso marittimo conformi ai limiti** precedentemente indicati, inserisce al comma 12 dell'articolo 295 del d.lgs. 152/2006, l'obbligo della pubblicità dei registri dei fornitori, da parte delle autorità marittime o portuali.

Le informative circa tali disponibilità sono comunicate al **Ministero dell'ambiente** ed inviate, con **comunicazione annuale**, alla **Commissione europea**, in allegato alla prevista relazione sul tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, del gasolio e dei combustibili per uso marittimo utilizzati nell'anno civile precedente (art. 298, comma 2-bis, del d.lgs. 152/2006).

L'**articolo 1, comma 3, lettera c)**, inserisce nuovi obblighi - secondo una specifica modulistica e determinati tempi - all'articolo 296 del d.lgs. 152/2006 (commi 10-ter, 10-quater e 10-quinques), a carico dell'armatore o del comandante della nave, in caso di **impossibilità di ottenere combustibile a norma** o di **violazione degli obblighi relativi al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo**.

In particolare:

- per gli ingressi o i viaggi all'interno delle acque territoriali, è necessario inviare entro tempi prestabiliti una **comunicazione giustificativa** alle autorità competenti sulla impossibilità di ottenere combustibile a norma (a tal fine si utilizza il modello contenuto nella sezione 6, parte I, dell'Allegato X alla parte quinta del d.lgs. 52/2006 introdotta dall'Allegato II allo schema di decreto);
- per le violazioni commesse all'estero da navi italiane, sono notificati anche al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare tutti i casi in cui sussiste l'impossibilità di ottenere combustibile a norma;
- per la violazione degli obblighi relativi ai limiti di tenore di zolfo dei carburanti usati, può essere inviato un rapporto dell'armatore o del comandante della nave alle autorità competenti - in cui devono essere indicate le azioni adottate per ottenere combustibile a norma - per i controlli relativi. La norma fissa dei termini per la presentazione del rapporto superati i quali, e nel caso in cui nel rapporto non è dimostrato che il responsabile ha osservato la massima diligenza, l'autorità competente per il controllo procede ai sensi degli articoli 14 e 17 della legge 689/81 (concernenti rispettivamente la contestazione e la notifica della violazione, nonché l'obbligo del rapporto), potendo poi l'autorità competente all'irrogazione della sanzione assumere la decisione finale in ordine alla sanzionabilità della violazione.

Il **Ministero dell'ambiente** e della tutela del territorio e del mare invia i **rapporti mensili**

sull'impossibilità di ottenere combustibile a norma alla Commissione europea, e, eventualmente, attiva la procedura di emergenza (articolo 295, comma 12-*bis*), nel caso di ricorrente impossibilità di ottenere combustibile per uso marittimo a norma.

Le autorità competenti, che accertano un illecito, obbligano al cambio del combustibile fuori norma, con un combustibile marittimo a norma, a spese del responsabile.

E', altresì, individuata la procedura da applicare per i controlli analitici sui combustibili marittimi (appendice VI all'allegato VI alla Convenzione MARPOL) come viene previsto dal nuovo comma 10-*bis* dell'articolo 296 del d.lgs. 152/2006.

La disciplina dei combustibili (Allegato X alla parte quinta del d.lgs. 152/2006)

L'articolo 1, comma 4, modifica la parte I dell'Allegato X, intervenendo sulla **sezione 3, sostituendo la tabella III**, aggiungendo le sezioni 4, 5, e 6, rispettivamente, presenti nell'allegato I e nell'allegato II allo schema di decreto.

In particolare, viene aggiornato:

- l'elenco degli impianti di combustione che, in deroga, possono utilizzare olio combustibile con un tenore di zolfo superiore al limite;
- i dati presenti nella tabella III sui combustibili marittimi e sul tenore massimo di zolfo consentito, da inserire nelle comunicazioni al Ministero dell'ambiente ai fini di consentire l'elaborazione della relazione da inviare alla Commissione europea.

Le **tre nuove sezioni** recano:

- i valori di emissione equivalenti per i metodi di riduzione delle emissioni;
- i criteri per l'utilizzo dei metodi di riduzione delle emissioni;
- il formato del rapporto sull'indisponibilità di combustibile a norma da comunicare ai sensi di quanto previsto dal nuovo articolo 10-*ter* dell'articolo 296 del d.lgs. 152/2006.

Relazioni e pareri allegati

Lo schema di decreto è corredato della relazione illustrativa, della relazione tecnico-finanziaria, dell'analisi dell'impatto della regolamentazione (A.I.R.), nonché dell'analisi tecnico-normativa (A.T.N.).

Lo schema è stato assegnato con "riserva" in quanto non è ancora stato espresso il parere della Conferenza unificata.

Conformità con la norma di delega

La delega per il recepimento della direttiva 2012/33/UE è stata concessa al Governo dalla **legge di delegazione europea 2013 (L. 96/2013)**, che contiene, nell'**allegato B**, la citata direttiva.

L'art. 1, comma 1, della L. 96/2013 dispone infatti che il Governo è delegato ad adottare, secondo le procedure, i principi e i criteri direttivi di cui agli artt. 31-32 della [L. 234/2012](#) (che detta le norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'UE), i decreti legislativi per l'attuazione delle direttive elencate negli allegati A e B.

Lo schema di decreto è stato adottato il 15 aprile 2014 sulla base di quanto disposto dal comma 1 del citato articolo 31 ai sensi del quale il Governo adotta i decreti legislativi entro il termine di due mesi antecedenti a quello di recepimento indicato in ciascuna delle direttive. Il Governo può avvalersi, nell'esercizio della potestà legislativa delegata, di un meccanismo di scorrimento dei termini, disposto in via generale dal comma 3 del medesimo articolo 31, in base al quale, qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega o successivamente, questi ultimi sono prorogati di tre mesi.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Rileva la materia della *tutela dell'ambiente*, che il secondo comma dell'articolo 117 della Costituzione assegna alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Compatibilità comunitaria

Nella descrizione del contenuto si è dato conto delle principali modifiche che lo schema di decreto apporta alla normativa vigente allo scopo di recepire la direttiva 2012/33/UE, delle cui principali innovazioni si è dato conto in precedenza.

