

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### I. Introduzione.

Il presente schema di decreto legislativo è volto a dare attuazione all'articolo 20 del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 (di seguito "Regolamento") sugli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo.

La finalità è collegata alla necessità per cui tutti i settori dell'economia, compreso il settore del trasporto marittimo internazionale, concorrano alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

Invero, il trasporto marittimo ha un'incidenza sul clima globale e sulla qualità dell'aria, per effetto delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) e di altre emissioni che esso genera, quali gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), gli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>), il metano (CH<sub>4</sub>), il particolato (PM) e il nero di carbonio.

Fino all'adozione del Regolamento, il trasporto marittimo internazionale era l'unico ramo del settore trasporti non incluso nell'impegno dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra. La valutazione d'impatto di accompagnamento alla proposta del Regolamento ha chiarito che le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo internazionale dell'Unione sono aumentate del 48% tra il 1990 e il 2007.

Per realizzare questi obiettivi, il Regolamento ha previsto obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo a carico delle società responsabili di una nave che svolge attività di trasporto.

A tal fine, l'articolo 20, comma 1, del Regolamento prevede che gli Stati membri istituiscano un sistema di sanzioni per il mancato rispetto dei suddetti obblighi di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 del Regolamento e adottino tutte le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano irrogate.

Lo schema di decreto in esame è stato predisposto ai sensi della legge di delegazione europea 2016-2017 (legge 25 ottobre 2017, n. 163) e in particolare in base all'articolo 2, rubricato "delega al Governo per la disciplina sanzionatoria di violazioni di atti normativi dell'Unione europea".

In attuazione dell'articolo 20 del Regolamento, è stato predisposto un testo di decreto legislativo che disciplina le sanzioni per la violazione degli obblighi di monitoraggio e di comunicazione stabiliti dagli articoli da 8 a 12 del Regolamento medesimo.

### II. I singoli articoli.

Lo schema di decreto si compone di sei articoli che di seguito si illustrano.

**L'articolo 1** definisce l'ambito oggettivo di operatività del decreto, in conformità alle disposizioni del Regolamento riguardanti il campo di applicazione. In particolare, il presente decreto introduce un sistema sanzionatorio per le violazioni degli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo.



**L'articolo 2** disciplina il regime sanzionatorio relativo agli obblighi di monitoraggio, per tratta e su base annua, di cui agli articoli 8, 9 e 10 del Regolamento e stabilisce l'ambito soggettivo di applicazione delle relative sanzioni.

La norma quantifica in modo diverso la sanzione pecuniaria amministrativa, a seconda che la condotta illecita consista nella inadempienza totale o parziale degli obblighi di monitoraggio, ovvero la violazione sia dovuta alla mancata predisposizione e trasmissione del piano di monitoraggio secondo le modalità di cui all'articolo 6 del Regolamento, o al mancato rispetto degli obblighi di verifica periodica e di modifica del piano di cui all'articolo 7 del Regolamento medesimo. La *ratio* alla base del differente trattamento sanzionatorio è determinata dalla circostanza per cui la mancata predisposizione e trasmissione del piano o la sua mancata verifica e modifica è da considerarsi più grave rispetto al mancato adempimento degli obblighi di monitoraggio. Invero, il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio presuppone la sussistenza e la trasmissione del piano.

**L'articolo 3** disciplina il regime sanzionatorio in caso di violazione degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 11 del Regolamento e stabilisce l'ambito soggettivo di applicazione delle relative sanzioni. La disposizione prevede la medesima sanzione pecuniaria amministrativa anche nel caso in cui la comunicazione delle emissioni non avvenga secondo le modalità prescritte dagli articoli 11 e 12 del Regolamento medesimo.

**L'articolo 4** stabilisce il procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, prevedendo l'applicazione, in via generale, delle disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689. L'attività di vigilanza e di accertamento, ai fini dell'irrogazione delle sanzioni è esercitata dal Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera che, a conclusione, redige verbale di constatazione. L'attività in questione è esercitata dal Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera che, ai sensi dell'art. 135 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, e dell'art. 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dipende funzionalmente dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, esercitando funzioni di vigilanza e controllo in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero, ivi comprese le azioni di prevenzione e di repressione di tutti i tipi di inquinamento marino, anche di origine atmosferica generato dalle navi. Il predetto verbale è trasmesso entro 15 giorni dall'avvenuta constatazione al *Comitato nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto*, quale autorità nazionale competente. La contestazione della violazione, mediante verbale di accertamento, è svolta dal summenzionato Comitato. Le attività di contestazione e notifica del verbale sono attribuite al citato Comitato, in quanto organismo già istituito ai sensi dell'art. 4, decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, e designato per l'attuazione della direttiva 2003/87/CE. La norma prevede altresì che i proventi delle sanzioni siano versati ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato, affinché siano riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per il finanziamento delle misure di riduzione delle emissioni del gas ad effetto serra.

**L'articolo 5** reca la clausola per cui dall'attuazione del decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**L'articolo 6** disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.



## RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

Il presente schema di decreto legislativo è volto a dare attuazione all'art. 20 del Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 (di seguito "Regolamento") sugli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo.

La finalità è collegata alla necessità che tutti i settori dell'economia, compreso il settore del trasporto marittimo internazionale, concorrano alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

Per realizzare questi obiettivi, il Regolamento ha previsto obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo a carico delle società responsabili delle navi che svolgono attività di trasporto.

Inoltre, l'art. 20, comma 1, del Regolamento prevede che gli Stati membri istituiscano un sistema di sanzioni per il mancato rispetto dei suddetti obblighi di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 del Regolamento medesimo e adottino tutte le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano effettivamente irrogate.

Con il presente schema di decreto legislativo si provvede, dunque, a dare attuazione al citato art. 20, attraverso la previsione di sanzioni amministrative pecuniarie per i casi di mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio, correlate all'inadempienza totale o parziale, e di comunicazione delle emissioni.

In particolare, per quanto riguarda le fattispecie sanzionabili, le stesse sono già state tipizzate nel Regolamento e l'adequazione e proporzionalità delle sanzioni è stata garantita mediante limiti edittali stabiliti in funzione della gravità delle condotte, sicché lo schema di decreto legislativo rispetta, altresì, il livello minimo di regolazione europea.

Ai fini del procedimento sanzionatorio, si prevede l'applicazione, in via generale e per quanto compatibili, delle disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689.

L'attività di vigilanza e di accertamento, ai fini dell'irrogazione delle sanzioni, è esercitata dal Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera nell'ambito delle proprie attribuzioni istituzionali. Infatti, il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, ai sensi dell'art. 135 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, e dell'art. 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dipende funzionalmente dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, esercitando funzioni di vigilanza e controllo in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero, ivi comprese le azioni di prevenzione e di repressione di tutti i tipo di inquinamento marino, anche di origine atmosferica generato dalle navi. Lo svolgimento di tali compiti sarà pertanto assicurato mediante le strutture già esistenti e le risorse umane disponibili, idonee e sufficienti per lo svolgimento delle attività ivi previste, senza che dall'attuazione del provvedimento possano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il verbale di constatazione è trasmesso entro 15 giorni al *Comitato nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto*, quale autorità nazionale competente. La contestazione della violazione, mediante verbale di accertamento, è svolta dal summenzionato Comitato. Le attività di contestazione e notifica del



verbale sono attribuite al citato Comitato, in quanto organismo già istituito ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, e designato per l'attuazione della direttiva 2003/87/CE. Anche in questo caso, dunque, le attività descritte saranno svolte senza la necessità di costituire alcuna nuova struttura, bensì con le risorse umane e strumentali disponibili, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Le sanzioni introdotte con il presente schema di decreto legislativo riguardano l'inosservanza degli obblighi derivanti dagli articoli da 8 a 12 del Regolamento (UE) 2015/757 e costituiscono un sistema sanzionatorio interamente nuovo, che non presenta carattere ricognitivo di preesistenti sanzioni, non essendo già previsto, a legislazione vigente, un apparato sanzionatorio per i casi di violazione degli obblighi di cui al citato Regolamento.

Infine, si prevede che i proventi delle sanzioni siano versati ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato, affinché siano riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per il finanziamento delle misure di riduzione delle emissioni del gas ad effetto serra.

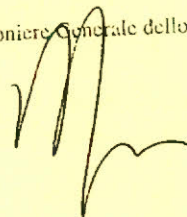
La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito



POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato



22 MAR. 2019



## Analisi Tecnico Normativa

### **Amministrazione proponente:**

Ministero della Giustizia e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

### **Titolo:**

Schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 concernente gli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo.

### **Referente dell'amministrazione proponente:**

Direzione Generale per il Clima e l'Energia del 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.**

Il presente schema di decreto legislativo viene adottato in attuazione dell'articolo 20 del Regolamento (UE) 2015/757 che prevede che gli Stati membri istituiscano un sistema di sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, al fine di promuovere in modo efficace la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto marittimo. Il citato articolo 20 prevede dunque un obbligo per gli Stati membri ad istituire un sistema di sanzioni da notificare alla Commissione entro il 1 luglio 2017. La finalità del decreto legislativo è collegata alla necessità per cui tutti i settori dell'economia, compreso il settore del trasporto marittimo internazionale, concorrano alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra. Invero, il trasporto marittimo ha un'incidenza sul clima globale e sulla qualità dell'aria, per effetto delle emissioni di anidride carbonica e di altre emissioni che esso genera, quali gli ossidi di azoto, gli ossidi di zolfo, il metano, il particolato e il nero di carbonio. Nel dettaglio, il testo introduce la sanzione pecuniaria amministrativa per la violazione degli obblighi di monitoraggio, quantificandola in modo diverso a seconda se la condotta illecita consista nella inadempienza totale o parziale degli obblighi di monitoraggio ovvero se la violazione è dovuta alla mancata predisposizione e trasmissione del piano di monitoraggio nei termini e ai sensi dell'articolo 6 del Regolamento, o al mancato rispetto degli obblighi di verifica periodica e di modifica del piano di cui all'articolo 7 del Regolamento. Parimenti, è introdotta una sanzione pecuniaria amministrativa in caso di violazione degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 11 del Regolamento e nell'ipotesi in cui la comunicazione delle emissioni non avvenga secondo le modalità prescritte dagli articoli 11 e 12 del Regolamento. Le sollecitazioni provenienti dalle istituzioni europee hanno indotto all'adozione di un quadro sanzionatorio che, lungi dal limitarsi a prevedere la sanzione da comminare, consentirà una maggiore effettività complessiva della norma sostanziale e una maggiore incidenza e deterrenza della pena. L'obiettivo nel breve/medio termine del presente intervento normativo è garantire il rispetto degli obblighi di comunicazione e monitoraggio delle emissioni, proprio istituendo un sistema sanzionatorio a corredo delle prescrizioni contenute nel Regolamento 2015/757, e che individui i trasgressori di siffatte regole poste a presidio dell'impegno di tutti gli Stati europei di ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Nel lungo periodo, invece, l'obiettivo è quello di produrre effetti dissuasivi, inducendo a un'applicazione più puntuale e rispettosa della normativa europea diretta a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e, per l'effetto, ad un miglioramento della qualità dell'aria.

## **2. ANALISI DEL QUADRO NORMATIVO NAZIONALE.**

Il quadro normativo di riferimento comprende le seguenti disposizioni:

- Legge 24 novembre 1981, n. 689, recante *Modifiche al sistema penale.*
- Legge 15 gennaio 1994, n. 65, recante *Ratifica ed esecuzione della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, con allegati, fatta a New York il 9 maggio 1992.*
- Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante *Riordino della legislazione in materia portuale*, e in particolare l'articolo 3 laddove indica che le Capitanerie di Porto dipendono funzionalmente dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per le materie di competenza.
- Legge 1 giugno 2002, n. 120, recante *Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997.*
- Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66, recante *Codice dell'ordinamento militare*, e in particolare l'articolo 135 laddove indica che il Corpo delle Capitanerie di Porto dipende funzionalmente dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, esercitando funzioni di vigilanza e controllo in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero.
- Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30, recante *Attuazione della direttiva 2009/29/CE che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra*, e in particolare l'articolo 4 che istituisce il *Comitato nazionale per la gestione della Direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto*, quale Autorità nazionale competente, ne regola la composizione e il suo funzionamento ed elenca i compiti attribuiti al medesimo.

## **3. INCIDENZA DELLE NORME PROPOSTE SULLE LEGGI E I REGOLAMENTI VIGENTI.**

Lo schema di decreto, che si compone di 6 articoli, introduce per la prima volta nell'ordinamento nazionale un sistema di sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 del Regolamento 2015/757. Il decreto legislativo in esame, pertanto, non incide su alcuna legge o regolamento vigente.

## **4. ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON I PRINCIPI COSTITUZIONALI.**

Il provvedimento è coerente con i principi della Costituzione italiana e con le altre fonti costituzionali.

## **5. ANALISI DELLE COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON LE COMPETENZE E LE FUNZIONI DELLE REGIONI ORDINARIE E A STATUTO SPECIALE NONCHÉ DEGLI ENTI LOCALI.**

Il presente decreto è compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni e degli enti locali territoriali.

## **6. VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ CON I PRINCIPI DI SUSSIDIARIETÀ, DIFFERENZIAZIONE E ADEGUATEZZA SANCITI DALL'ARTICOLO 118, PRIMO COMMA, DELLA COSTITUZIONE.**

Il decreto legislativo in esame è compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione, in quanto non incide sulle competenze degli enti territoriali.

## **7. VERIFICA DELL'ASSENZA DI RILEGIFICAZIONI E DELLA PIENA UTILIZZAZIONE DELLE POSSIBILITÀ DI DELEGIFICAZIONE E DEGLI STRUMENTI DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA.**

Il provvedimento non interviene su materie già disciplinate con norme di rango secondario e non fa ricorso a strumenti di semplificazione normativa.

**8. VERIFICA DELL'ESISTENZA DI PROGETTI DI LEGGE VERTENTI SU MATERIA ANALOGA ALL'ESAME DEL PARLAMENTO E RELATIVO STATO DELL'ITER.**

Non si segnalano disegni di legge di analogia portata all'esame del Parlamento.

**9. INDICAZIONE DELLE LINEE PREVALENTI DELLA GIURISPRUDENZA OVVERO DELLA PENDENZA DI GIUDIZI DI COSTITUZIONALITÀ SUL MEDESIMO O ANALOGO PROGETTO.**

Non si ha cognizione di giudizi di costituzionalità pendenti nella medesima materia o incidenti su aspetti specifici trattati dal decreto legislativo in esame.

**PARTE II – CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE.**

**10. ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON L'ORDINAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA.**

Il decreto legislativo in esame non solo è in linea con l'ordinamento dell'Unione Europea, ma esso stesso costituisce lo strumento di attuazione del Regolamento 2015/757.

**11. VERIFICA DELL'ESISTENZA DI PROCEDURE DI INFRAZIONE DA PARTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA SUL MEDESIMO O ANALOGO PROGETTO.**

Relativamente al provvedimento normativo è attualmente pendente il caso EU Pilot (2017) 9246, in quanto la Commissione europea ha prospettato nei confronti dello Stato italiano la violazione dell'articolo 20, paragrafo 1, del Regolamento 2015/757, che impone agli Stati membri di notificare alla Commissione stessa, entro il 1° luglio 2017, le sanzioni da applicare in caso di inosservanza degli obblighi di monitoraggio e comunicazione di cui al citato Regolamento, nonché le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano irrogate.

**12. ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON GLI OBBLIGHI INTERNAZIONALI.**

La normativa recata dall'intervento è compatibile con gli obblighi internazionali. A tale proposito si segnala l'articolo 2, paragrafo 2 del protocollo di Kyoto, adottato dalla conferenza delle Parti alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) nel dicembre 1997 e ratificato da tutti gli Stati membri dell'Unione europea il 31 maggio 2002, che invita le parti a limitare o ridurre le emissioni di gas serra provocate dai combustibili per uso marittimo e a collaborare nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

**13. INDICAZIONE DELLE LINEE PREVALENTI DELLA GIURISPRUDENZA OVVERO DELLA PENDENZA DI GIUDIZI INNANZI ALLA CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE SUL MEDESIMO O ANALOGO OGGETTO.**

Allo stato non risultano indicazioni prevalenti di giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea o giudizi pendenti innanzi alla stessa sul medesimo o analogo oggetto.

**14. INDICAZIONE DELLE LINEE PREVALENTI DELLA GIURISPRUDENZA OVVERO DELLA PENDENZA DI GIUDIZI INNANZI ALLA CORTE EUROPEA DEI DIRITTI DELL'UOMO SUL MEDESIMO O ANALOGO OGGETTO**

Non risultano indicazioni prevalenti di giurisprudenza della Corte Europea dei diritti dell'uomo o giudizi pendenti innanzi alla stessa sul medesimo o analogo oggetto.

**15. EVENTUALI INDICAZIONI SULLE LINEE PREVALENTI DELLA REGOLAMENTAZIONE SUL MEDESIMO OGGETTO DA PARTE DI ALTRI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA.**

Non risultano indicazioni di linee prevalenti della regolamentazione in altri Stati membri dell'Unione europea rilevanti ai fini degli interventi specifici in esame.

### **PARTE III – ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.**

#### **1. INDIVIDUAZIONE DELLE NUOVE DEFINIZIONI NORMATIVE INTRODOTTE DAL TESTO, DELLA LORO NECESSITÀ, DELLA COERENZA CON QUELLE GIÀ IN USO.**

L'intervento normativo non introduce nuove definizioni normative. L'ambito soggettivo di applicazione della norma coincide con i destinatari degli obblighi recati dal Regolamento 2015/757.

#### **2. VERIFICA DELLA CORRETTEZZA DEI RIFERIMENTI NORMATIVI CONTENUTI NEL PROGETTO, CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLE SUCCESSIVE MODIFICAZIONI E INTEGRAZIONI SUBITE DAI MEDESIMI.**

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo redatto.

#### **3. RICORSO ALLA TECNICA DELLA NOVELLA LEGISLATIVA PER INTRODURRE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI A DISPOSIZIONI VIGENTI.**

Il nuovo impianto normativo introduce, per la prima volta, una disciplina recante il sistema sanzionatorio per il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo. Pertanto, non si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

#### **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 né effetti abrogativi impliciti né abrogazioni espresse.

#### **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.**

Le norme del testo in esame non producono effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa di settore vigente.

#### **6. VERIFICA DELLA PRESENZA DI DELEGHE APERTE SUL MEDESIMO OGGETTO, ANCHE A CARATTERE INTEGRATIVO O CORRETTIVO.**

Non risultano aperte deleghe legislative sul medesimo oggetto.

#### **7. INDICAZIONE DEGLI EVENTUALI ATTI SUCCESSIVI ATTUATIVI; VERIFICA DELLA CONGRUENZA DEI TERMINI PREVISTI PER LA LORO ADOZIONE.**

L'intervento normativo non comporta l'adozione di atti successivi attuativi.

#### **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.**

Non si è ritenuto necessario effettuare suddetta verifica, né di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni in materia.



## Analisi di Impatto della Regolamentazione – AIR

### **Provvedimento.**

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 concernente gli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo.

### **Amministrazione competente:**

Ministero della Giustizia e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

### **Referente dell'amministrazione competente:**

Direzione Generale per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

### **SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI.**

Il presente schema di decreto legislativo nasce dalla necessità di adeguare la normativa interna alle prescrizioni contenute nel Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015, che reca norme sugli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo. In particolare, con il decreto in esame si provvede a dare attuazione all'articolo 20 del Regolamento, che prevede l'obbligo per gli Stati membri di istituire un sistema di sanzioni per il mancato rispetto dei suddetti obblighi di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 e di adottare tutte le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano irrogate. La *ratio* di fondo del provvedimento in esame risiede nei c.d. "considerando" del Regolamento, da cui emerge la necessità che tutti i settori dell'economia, compreso il settore del trasporto marittimo internazionale, concorrano alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra. Invero, anche il trasporto marittimo ha un'incidenza sul clima globale e sulla qualità dell'aria, per effetto delle emissioni di anidride carbonica e di altre emissioni che esso genera. Il decreto, pertanto, introducendo apposite sanzioni per le violazioni dei citati obblighi, consentirà una maggiore effettività complessiva della norma sostanziale e una maggiore incidenza e deterrenza della pena. Il provvedimento avrà anche effetti dissuasivi, contribuendo ad un'applicazione più puntuale e rispettosa della normativa europea diretta a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e, per l'effetto, ad un miglioramento della qualità dell'aria. Si segnala che l'adozione del provvedimento è resa altresì necessaria in quanto la Commissione europea, nell'ambito del caso EU Pilot (2017)9246 attualmente pendente sulla questione, ha prospettato nei confronti dello Stato italiano la violazione del citato articolo 20 che impone agli Stati membri di notificare alla Commissione stessa, entro il 1 luglio 2017, le sanzioni da applicare in caso di inosservanza degli obblighi di monitoraggio e comunicazione, nonché le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano irrogate. L'intervento regolatorio rappresenta, pertanto, lo strumento più idoneo, sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità, per adempiere agli obblighi imposti all'Italia, quale Stato membro, dal Regolamento 2015/757, in quanto consente di introdurre nell'ordinamento interno un quadro sanzionatorio che garantisce l'effettività degli obblighi volti alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

### **1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE**

Il trasporto marittimo ha un'incidenza sul clima globale e sulla qualità dell'aria per effetto delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) e di altre emissioni che esso genera, quali gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), gli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>), il metano (CH<sub>4</sub>), il particolato (PM) e il nero di carbonio. Secondo i dati forniti dall'*International Maritime Organization* (IMO), il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi potrebbero essere ridotti fino al 75% mediante l'applicazione di misure operative e l'utilizzo delle tecnologie esistenti; una parte significativa di tali misure può essere considerata

economicamente efficiente e capace di offrire al settore benefici, dal momento che la riduzione dei costi del carburante compensa gli eventuali costi operativi o di investimento. Prima che fosse adottato il Regolamento (UE) 2015/757, il trasporto marittimo internazionale era l'unico ramo del settore trasporti non incluso nell'impegno dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Antecedentemente al citato Regolamento, infatti, erano dettati solo meri principi, contenuti in atti internazionali e comunitari che di seguito si riassumono. L'articolo 6 del trattato CE iscrive fra i principi del Trattato l'integrazione delle esigenze ambientali nell'attuazione delle altre politiche comunitarie al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. La strategia di integrazione proposta al Consiglio "Trasporti" dell'ottobre 1999 ha sottolineato l'urgente necessità di intraprendere azioni contro le emissioni nocive prodotte da tutti i mezzi di trasporto, compreso il trasporto marittimo. L'articolo 2, paragrafo 2 del protocollo di Kyoto, adottato dalla conferenza delle Parti alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) nel dicembre 1997 e ratificato da tutti gli Stati membri dell'Unione europea il 31 maggio 2002, invita le parti a limitare o ridurre le emissioni di gas serra provocate dai combustibili per uso marittimo e a collaborare nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Successivamente, con la direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e la decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sono stati richiesti contributi da parte di tutti i settori dell'economia, compreso il settore del trasporto marittimo internazionale, per realizzare riduzioni di emissioni. La risoluzione del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014 su un quadro per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030 ha invitato la Commissione e gli Stati membri a fissare un obiettivo vincolante per l'Unione europea per il 2030 che preveda una riduzione di almeno il 40% delle emissioni interne di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990, precisando che tutti i settori dell'economia dovranno concorrere alla riduzione delle emissioni affinché l'Unione dia il giusto contributo a livello internazionale.

In questo contesto normativo si inserisce il presente decreto legislativo, che risponde all'esigenza di dare attuazione dell'articolo 20 del Regolamento 2015/757, che prevede che gli Stati membri adottino un sistema di sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica in relazione alle navi che approdano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, al fine di promuovere in modo efficace la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto marittimo. Il sistema di sanzioni adottato deve essere notificato alla Commissione entro il 1° luglio 2017.

Come indicato dall'articolo 2 del Regolamento, destinatari diretti dell'intervento regolatorio sono le società, per ciascuna delle loro navi, di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate, per le emissioni di CO<sub>2</sub> rilasciate durante le tratte effettuate all'interno di tutti i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e per ogni tratta in arrivo in un porto, o in partenza da esso, sotto la giurisdizione di uno Stato. In base alla definizione fornita dal successivo articolo 3, paragrafo 1, lettera d), per società si intende *"l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave"*. Non risulta agevole fornire un dato numerico, ancorché approssimativo, circa i destinatari diretti del decreto. Infatti, il presente provvedimento normativo, di carattere generale, trova applicazione nei confronti di tutte le navi, indipendentemente dallo Stato di appartenenza, che annualmente transitano nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. La consistenza numerica dei destinatari diretti è infatti variabile in considerazione dell'andamento dell'economia italiana ed europea, che incide sui transiti delle navi e, più in generale, sui flussi del traffico commerciale. Destinatari diretti degli effetti dell'intervento normativo sono anche il *Comitato nazionale per la gestione della Direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto* di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, quale Autorità nazionale competente, al quale lo schema di decreto conferisce il compito di contestare e notificare la violazione, nonché il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, cui spetta di svolgere l'attività di vigilanza e di constatazione delle violazioni nell'ambito delle proprie attribuzioni istituzionali di cui all'art. 135 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

## **2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI**

### **2.1. Obiettivi generali e specifici**

La finalità del presente schema di decreto legislativo è collegata alla necessità che tutti i settori dell'economia, compreso il trasporto marittimo internazionale, concorrano alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

Le sollecitazioni provenienti dalle istituzioni europee hanno indotto all'adozione di un quadro sanzionatorio che, attraverso la previsione di apposite sanzioni, consentirà sia una più efficace applicazione della norma sostanziale, sia l'obiettivo di deterrenza della pena.

L'obiettivo nel breve/medio termine del presente intervento normativo è garantire il rispetto degli obblighi di comunicazione e monitoraggio delle emissioni, istituendo un sistema sanzionatorio a corredo delle prescrizioni contenute nel Regolamento 2015/757, che consenta di irrogare le sanzioni ai relativi trasgressori. Nel lungo periodo, invece, l'obiettivo è quello di implementare l'applicazione più puntuale della normativa europea diretta a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e, per l'effetto, contribuire in modo significativo alla lotta ai cambiamenti climatici e conseguire un miglioramento della qualità dell'aria.

### **2.2. Indicatori e valori di riferimento**

L'indicatore che consente la verifica del grado di raggiungimento dei sopra descritti obiettivi è rappresentato dal numero delle sanzioni amministrative applicate a seguito dell'adozione del decreto legislativo in esame, nonché dalla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra che si presume avverrà nel lungo periodo. Pertanto, lo strumento di misurazione dell'effetto dissuasivo del sistema sanzionatorio consisterà nel ridotto numero di trasgressioni degli obblighi di comunicazione e monitoraggio delle emissioni e nel miglioramento della qualità dell'aria.

Le sanzioni sono articolate per tipologia e ineriscono alla violazione degli obblighi di monitoraggio, quantificandola in modo diverso a seconda che la condotta illecita consista in un inadempimento totale o parziale, ovvero la violazione sia dovuta alla mancata predisposizione e trasmissione del piano di monitoraggio secondo quanto previsto dall'articolo 6 del Regolamento, o alla violazione degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 11 del Regolamento medesimo.

## **3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE**

Il presente schema di decreto legislativo viene adottato in attuazione dell'articolo 20 del Regolamento 2015/757 che prevede che gli Stati membri istituiscano un sistema di sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di anidride carbonica in relazione alle navi che approdano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, al fine di promuovere in modo efficace la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto marittimo. Il citato articolo 20 prevede che il sistema di sanzioni sia notificato alla Commissione entro il 1° luglio 2017. Pertanto non vi sono opzioni alternative di intervento in merito, sussistendo in capo allo Stato unicamente l'obbligo di introdurre la disciplina di cui si tratta. Non è possibile pertanto scegliere la c.d. opzione zero, in quanto vorrebbe dire non procedere all'attuazione del Regolamento e dell'obbligo ivi contenuto. Parimenti, non sono emerse opzioni alternative neppure in ordine al contenuto dello schema di decreto legislativo, atteso che gli obblighi da sanzionare sono compiutamente descritti nel Regolamento. A tale proposito si segnala che la mancata adozione delle sanzioni è attualmente oggetto del caso EU Pilot (2017)9246, in relazione alla omessa notifica del quadro sanzionatorio alla Commissione entro il citato termine. Si aggiunga inoltre che l'opzione di non intervento non avrebbe consentito di porre in essere uno strumento dissuasivo per gli operatori del settore inadempienti verso il rispetto degli obblighi di comunicazione e monitoraggio delle emissioni, come stabiliti dal Regolamento 2015/757. L'intervento regolatorio rappresenta, pertanto, lo strumento più idoneo, sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità, per adempiere agli obblighi imposti all'Italia, quale Stato membro dell'Unione europea, dal Regolamento 2015/757, consentendo di introdurre nell'ordinamento interno un sistema

che garantisca costantemente un livello elevato ed uniforme di protezione per i cittadini europei relativamente alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

Inoltre, il testo è stato elaborato sulla base dell'esperienza maturata in occasione della stesura di analoghi provvedimenti in materia di disciplina sanzionatoria, relativamente al sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (*Emission Trading System*), nonché sulla base delle indicazioni recepite in occasione dei tavoli di coordinamento con le Amministrazioni oggetto di consultazioni.

Per quanto riguarda le fattispecie sanzionabili, le stesse sono già state tipizzate nel Regolamento e l'adequatezza e proporzionalità delle stesse è stata garantita mediante limiti edittali in funzione della gravità delle condotte, sicché lo schema di decreto legislativo rispetta, altresì, il livello minimo di regolazione europea.

#### **4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA**

##### **4.1. Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari**

Gli impatti nei confronti dei destinatari diretti del provvedimento normativo, ed in particolar modo delle società di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera d), del Regolamento, consisteranno nell'adeguamento da parte delle medesime agli obblighi di comunicazione e monitoraggio previsti dal Regolamento. Il sistema sanzionatorio introdotto con il presente schema di decreto consentirà una maggiore effettività complessiva della norma sostanziale e una maggiore incidenza e deterrenza della pena. L'adeguamento ai suddetti obblighi, la cui violazione comporta l'applicazione delle sanzioni previste nel decreto in esame, potrebbe comportare dei costi per le società sia con riguardo alle attività da intraprendere affinché gli obblighi medesimi siano rispettati, sia con riferimento all'eventuale formazione di personale laddove la società non dovesse disporre già di suo. In quest'ultimo caso, potrebbero anche verificarsi degli effetti positivi sull'occupazione attesa la necessità di assumere personale qualificato.

L'intervento normativo non presenta svantaggi o costi nei confronti della collettività, poiché risponde all'esigenza di costituire un quadro sanzionatorio per la violazione delle norme di cui al Regolamento. Gli effetti non potranno che essere positivi nei confronti della società, sia per l'effetto dissuasivo che le sanzioni produrranno, sia per la conseguente riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Infatti l'opzione prescelta, peraltro l'unica percorribile, consentirà di introdurre nell'ordinamento interno un ulteriore strumento di lotta ai cambiamenti climatici e di tutela della qualità dell'aria, in aggiunta a quelli di rango internazionale e comunitario già in vigore. Si possono dunque attendere effetti di riduzione dei danni alla salute e all'ambiente.

##### **4.2. Impatti specifici**

###### **A. Gli effetti sulle piccole e medie imprese**

L'intervento normativo non produce effetti sulle piccole e medie imprese. Lo schema di decreto si limita a richiamare, ai fini della commisurazione della sanzione, l'applicazione dei criteri di cui all'articolo 11, della legge n. 689/1981, ivi compreso il parametro che attiene alle condizioni economiche del trasgressore.

###### **B. Effetti sulla concorrenza**

Il decreto legislativo non produce effetti negativi sulla concorrenza, in quanto attiene all'attività sanzionatoria e, garantendo il rispetto degli obblighi di comunicazione e monitoraggio delle emissioni, concorre alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, rendendo il sistema più affidabile ed efficiente con conseguenti effetti positivi sulla competitività dello Stato italiano.

###### **C. Gli oneri informativi prodotti sui cittadini e imprese**

Non sono previsti oneri informativi a carico delle categorie sopra indicate.

###### **D. Il rispetto dei livelli minimi di regolazione europea**

Le fattispecie sanzionabili previste dal decreto legislativo in esame sono tipizzate nel Regolamento e l'adeguatezza e proporzionalità delle stesse è garantita mediante limiti edittali in funzione della gravità delle condotte, sicché sono rispettati i livelli minimi di regolazione europea atteso che il provvedimento si limita ad introdurre sanzioni relativamente a condotte già descritte dal Regolamento, specificando i soggetti responsabili in conformità con il Regolamento stesso.

#### **4.3. Motivazione dell'opzione preferita**

Obiettivo dell'intervento in oggetto è quello di dare attuazione all'articolo 20 del Regolamento 2015/757, che prevede la definizione del regime sanzionatorio applicabile per inosservanza del Regolamento medesimo. Non vi sono opzioni alternative di intervento, sussistendo in capo allo Stato unicamente l'obbligo di introdurre la disciplina sulle sanzioni. Non è possibile optare per la c.d. opzione zero, in quanto vorrebbe dire non procedere all'attuazione del Regolamento e dell'obbligo ivi contenuto. Parimenti, non sono emerse opzioni alternative neppure in ordine al contenuto del siffatto schema di decreto, atteso che le condotte da sanzionare sono compiutamente descritte nel Regolamento.

### **5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO**

#### **5.1. Attuazione**

L'attuazione dell'intervento normativo e la sua efficacia è demandata al *Comitato nazionale per la gestione della Direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto* di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, quale Autorità nazionale competente, e al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, senza ulteriori oneri per la finanza pubblica; il primo contesta e notifica la violazione sulla base dell'attività di vigilanza e di accertamento svolta dal secondo, nell'ambito delle proprie attribuzioni istituzionali di cui all'art. 135 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66. Al fine di rendere attuabile la disciplina sanzionatoria e ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo a livello dell'Unione, è stata creata una piattaforma europea, definita *TETIS MRV*, per la trasmissione delle informazioni relativi agli adempimenti europei, ivi compresi quelli indicati nel Regolamento 2015/757, vale a dire un sistema di controllo sul monitoraggio e sulla rendicontazione delle emissioni, nonché per la gestione delle comunicazioni tra gli armatori, verificatori e Commissione europea. L'introduzione del sistema MRV dovrebbe portare a una riduzione delle emissioni fino al 2% rispetto allo *status a quo* e a una riduzione dei costi netti complessivi fino a 1,2 miliardi di euro entro il 2030, garantendo altresì la circolazione di informazioni comparabili e attendibili sul consumo di carburante e l'efficienza energetica nel settore del trasporto marittimo. Inoltre, un sistema MRV fornisce dati affidabili per stabilire obiettivi precisi di riduzione delle emissioni e valutare i progressi del contributo dei trasporti marittimi al raggiungimento di obiettivi di riduzione delle emissioni di carbonio, con conseguenti benefici per il sistema economico.

Alla procedura di irrogazione della sanzione amministrativa si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689, ivi compreso l'articolo 11 relativo ai criteri per l'applicazione delle sanzioni. Il Comitato, in particolare, nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dal decreto legislativo stesso, tra il minimo e il massimo edittale, deve tener conto dei criteri stabiliti dal citato articolo 11 (gravità della violazione, attività svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, personalità del medesimo e sue condizioni economiche). Nella determinazione della sanzione, l'Autorità nazionale competente dovrà non soltanto tenere conto dei criteri stabiliti al citato articolo 11, della legge n. 689/1981, ma anche, nel caso degli obblighi di monitoraggio, verificare se la condotta illecita consista nella inadempienza totale o parziale degli stessi, ovvero se la violazione è dovuta alla mancata predisposizione e trasmissione del piano di monitoraggio come previsto dall'articolo 6 del Regolamento, o al mancato rispetto degli obblighi di verifica periodica e di modifica del piano di cui all'articolo 7 del Regolamento. La *ratio* di un regime sanzionatorio diverso è determinata dalla circostanza che la mancata predisposizione e trasmissione del piano o la sua mancata verifica e

modifica è da considerarsi più grave rispetto al mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio, atteso che quest'ultima violazione presuppone la sussistenza e la trasmissione del piano.

La possibilità di contestazioni multiple, conseguenti alle molteplici attività ricorrenti poste in essere dai possibili trasgressori, rafforza l'effetto dissuasivo e deterrente delle sanzioni.

Non sono previsti oneri e costi a carico delle Amministrazioni, anche in considerazione della circostanza per cui, ai fini della applicazione del decreto in esame, non dovrà essere costituita alcuna nuova struttura, atteso che l'Autorità nazionale competente designata ad irrogare le sanzioni è il Comitato nazionale per la gestione della Direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto già istituito ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

I proventi derivanti dalle suddette sanzioni amministrative pecuniarie saranno versati in un apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Tali proventi saranno utilizzati per finanziare misure di riduzione delle emissioni del gas ad effetto serra.

## **5.2. Monitoraggio**

*Il Comitato nazionale per la gestione della Direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto*, quale Autorità nazionale competente, potrà periodicamente monitorare e raccogliere dati ed informazioni relativi agli obiettivi e agli indicatori sopra menzionati (numero delle sanzioni amministrative applicate, riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra). Il Comitato sarà dunque soggetto responsabile del sistema di monitoraggio dell'intervento normativo.

## **CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR**

Relativamente al decreto legislativo in esame è stata avviata una procedura di consultazione ristretta, mediante la c.d. intervista semistrutturata, attraverso cui è stato chiesto agli *stakeholders* di far pervenire all'Amministrazione proponente, a mezzo posta elettronica certificata, valutazioni, osservazioni e suggerimenti in merito al testo normativo. La procedura di consultazione, che si è svolta nel periodo compreso tra il 5 novembre 2018 e il 15 novembre 2018, è stata avviata nei confronti di due categorie di soggetti: quelli pubblici, cui è stata chiesta la partecipazione al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, e quelli privati, nell'ambito dei quali sono state coinvolte la Confederazione Italiana Armatori – Confitarma, l'Alleanza Cooperative Italiane – Settore Pesca e la Federazione Italiana dei Parchi e delle Riserve Naturali – Federparchi. Al termine del periodo di consultazione, nessuno dei soggetti citati ha fornito valutazioni o osservazioni.

## **PERCORSO DI VALUTAZIONE**

Nella fase antecedente e durante la predisposizione del testo normativo la Direzione Generale Clima ed Energia del Ministero dell'Ambiente si è confrontata con il Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con particolare riguardo alla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e al contenuto dell'articolo 4 del decreto in esame, inerente al procedimento di accertamento delle violazioni e di irrogazione delle relative sanzioni.