



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Strasburgo, 21 novembre 2012
(OR. en)

2011/0190 (COD)
LEX 1304

PE-CONS 31/1/12
REV 1

ENV 445
MAR 77
MI 393
CODEC 1493

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 1999/32/CE DEL CONSIGLIO RELATIVA
AL TENORE DI ZOLFO DEI COMBUSTIBILI PER USO MARITTIMO**

Direttiva 2012/33/UE
del Parlamento europeo e del Consiglio

del 21 novembre 2012

che modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio
relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 68 del 6.3.2012, pag. 70.

² Posizione del Parlamento europeo dell'11 settembre 2012 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 29 ottobre 2012.

considerando quanto segue:

- (1) La politica ambientale dell'Unione, definita nei programmi di azione in materia ambientale e in particolare nel Sesto programma di azione per l'ambiente adottato con decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, ha tra i suoi obiettivi il conseguimento di livelli di qualità dell'aria che non comportino gravi effetti negativi o rischi per la salute umana e per l'ambiente.
- (2) L'articolo 191, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) dispone che la politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione.
- (3) La direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi², stabilisce il tenore massimo di zolfo consentito per l'olio combustibile pesante, il gasolio, il gasolio marino e l'olio diesel marino utilizzati nell'Unione.
- (4) Le emissioni prodotte dal trasporto marittimo dovute all'utilizzo di combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana e all'ambiente e contribuiscono alla formazione di depositi acidi. Senza le misure previste nella presente direttiva, le emissioni prodotte dai trasporti marittimi supererebbero presto le emissioni prodotte da tutte le fonti terrestri.

¹ GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

² GU L 121 dell'11.5.1999, pag. 13.

- (5) L'inquinamento atmosferico provocato dalle navi all'ormeggio rappresenta uno dei maggiori problemi di molte città portuali relativamente ai loro sforzi per rispettare i valori limite dell'Unione sulla qualità dell'aria.
- (6) È opportuno che gli Stati membri sostengano l'utilizzo di un sistema elettrico lungo la costa, poiché attualmente l'alimentazione elettrica delle navi è di solito assicurata da motori ausiliari.
- (7) A norma della direttiva 1999/32/CE la Commissione deve riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione di detta direttiva e insieme alla relazione può presentare proposte di revisione della stessa, riguardanti in particolare la riduzione dei valori limite di zolfo per il combustibile per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x (SECA), conformemente ai lavori dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
- (8) Nel 2008 l'IMO ha adottato una risoluzione di modifica dell'allegato VI del protocollo del 1997 che modifica la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, modificato dal protocollo del 1978 ad essa relativo («convenzione MARPOL»), che contiene una regolamentazione per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi. L'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL è entrato in vigore il 1° luglio 2010.

- (9) L'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL introduce, tra l'altro, limiti al contenuto di zolfo più severi per il combustibile per uso marittimo nelle 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). La maggior parte degli Stati membri è tenuta, conformemente ai propri obblighi internazionali, a imporre alle navi l'uso di combustibile con un tenore massimo di zolfo dell'1,00 % nelle SECA a partire dal 1° luglio 2010. Al fine di assicurare la coerenza con il diritto internazionale nonché la corretta applicazione nell'Unione delle nuove norme sullo zolfo stabilite a livello internazionale, è opportuno allineare la direttiva 1999/32/CE all'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL. Al fine di assicurare un livello qualitativo minimo del combustibile utilizzato dalle navi ai fini della conformità alle norme in materia sia di combustibile che di tecnologie, non dovrebbe essere consentito l'uso nell'Unione di combustibile per uso marittimo il cui tenore di zolfo supera la norma generale del 3,50 % in massa, ad eccezione dei combustibili destinati all'approvvigionamento delle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni con sistemi a circuito chiuso.
- (10) Le modifiche all'allegato VI della convenzione MARPOL per quanto riguarda le SECA sono possibili a norma delle procedure IMO. Qualora siano introdotte ulteriori modifiche, tra cui esenzioni, per quanto riguarda l'applicazione dei limiti in vigore per le SECA all'allegato VI della convenzione MARPOL, la Commissione dovrebbe esaminare tali modifiche e, se del caso, presentare senza indugio la necessaria proposta conformemente al TFUE, al fine di allineare completamente la direttiva 1999/32/CE con le norme IMO relative alle SECA.
- (11) L'introduzione di qualsiasi nuova zona di controllo delle emissioni dovrebbe essere subordinata alla procedura IMO di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL ed essere avvalorata da argomenti fondati, basati su motivazioni ambientali ed economiche e suffragati da dati scientifici.

- (12) Conformemente alla regola 18 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di combustibili per uso marittimo conformi alla presente direttiva.
- (13) Alla luce della dimensione globale della politica ambientale e delle emissioni prodotte dal trasporto marittimo, si dovrebbero definire a livello globale norme ambiziose in materia di emissione.
- (14) Le navi passeggeri operano per la maggior parte nei porti o vicino alle aree costiere e il loro impatto sulla salute umana e sull'ambiente è rilevante. Al fine di migliorare la qualità dell'aria nelle aree portuali e costiere, tali navi sono tenute ad utilizzare combustibile per uso marittimo con un tenore massimo di zolfo dell'1,50 % fino a quando norme più severe sul tenore di zolfo si applicheranno a tutte le navi nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di controllo dell'inquinamento degli Stati membri.
- (15) Conformemente all'articolo 193 TFUE, la presente direttiva non dovrebbe impedire ai singoli Stati membri di mantenere o di prendere provvedimenti per una protezione ancora maggiore al fine di incoraggiare un'attuazione tempestiva per quanto riguarda il tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo, per esempio utilizzando metodi di riduzione delle emissioni al di fuori delle SECA.
- (16) Per agevolare la transizione verso nuove tecnologie dei motori atte potenzialmente a ridurre ulteriormente, in modo significativo, le emissioni nel settore marittimo, è opportuno che la Commissione esamini ulteriori possibilità di consentire e incoraggiare l'installazione di motori a gas sulle navi.

- (17) La corretta applicazione degli obblighi in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo è necessaria per il conseguimento degli obiettivi della direttiva 1999/32/CE. L'esperienza derivata dall'attuazione della direttiva 1999/32/CE ha dimostrato che vi è la necessità di un regime di monitoraggio e applicazione più severo per garantire la corretta attuazione della direttiva. A tal fine è necessario che gli Stati membri assicurino un campionamento sufficientemente frequente e accurato del combustibile per uso marittimo immesso sul mercato o utilizzato dalle navi, nonché una verifica periodica dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile. È inoltre necessario che gli Stati membri stabiliscano un sistema di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di non ottemperanza alle disposizioni della direttiva 1999/32/CE. Al fine di garantire una maggiore trasparenza delle informazioni, è inoltre opportuno che il registro dei fornitori locali di combustibile per uso marittimo sia messo a disposizione del pubblico.
- (18) La comunicazione da parte degli Stati membri a norma della direttiva 1999/32/CE si è rivelata insufficiente ai fini della verifica della conformità con detta direttiva a causa della mancanza di disposizioni armonizzate e sufficientemente precise sul contenuto e il formato delle relazioni degli Stati membri. Sono pertanto necessarie indicazioni più dettagliate per quanto riguarda il contenuto e il formato della relazione per garantire delle comunicazioni maggiormente armonizzate.
- (19) A seguito all'adozione della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, sulle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento)¹, che rifonda la normativa dell'Unione sulle emissioni industriali, è necessario modificare di conseguenza le disposizioni della direttiva 1999/32/CE relative al tenore massimo di zolfo dell'olio combustibile pesante.

¹ GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17.

- (20) La conformità a bassi valori limite di zolfo nei combustibili per uso marittimo, in particolare nelle SECA, può portare ad un notevole aumento del prezzo di tali combustibili, almeno nel breve termine, e può avere un effetto negativo sulla competitività del trasporto marittimo a corto raggio rispetto ad altri modi di trasporto, nonché sulla competitività delle industrie dei paesi confinanti con le SECA. Sono necessarie soluzioni adeguate per ridurre i costi a carico delle industrie interessate derivanti dalla conformità alla normativa, come l'autorizzazione di metodi alternativi per la conformità alla normativa, economicamente più efficienti di quelli basati sui combustibili e la fornitura, ove necessario, di sostegno. La Commissione, sulla base tra l'altro delle relazioni degli Stati membri, sorveglierà attentamente l'impatto della conformità del settore del trasporto marittimo alle nuove norme di qualità in materia di combustibile, in particolare per quanto riguarda l'eventuale spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre e proporrà, se del caso, opportune misure per contrastare tale tendenza.
- (21) È importante limitare lo spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre, poiché un incremento della quota di merci trasportate su strada sarebbe in contrasto in vari casi con gli obiettivi dell'Unione in materia di cambiamenti climatici e aumenterebbe la congestione del traffico.
- (22) I costi associati ai nuovi obblighi di riduzione delle emissioni di anidride solforosa potrebbero determinare uno spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre ed avere effetti negativi sulla competitività delle industrie. La Commissione dovrebbe fare pieno uso degli strumenti già esistenti, come il programma Marco Polo e la rete transeuropea di trasporto, per fornire un'assistenza mirata in modo da ridurre al minimo il rischio di tale trasferimento modale. Gli Stati membri potrebbero ritenere necessario fornire un sostegno agli operatori interessati dalla presente direttiva conformemente alle norme in vigore in materia di aiuti di Stato.

- (23) Conformemente agli orientamenti vigenti in materia di aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente, e fatte salve le modifiche che possano esservi apportate in futuro, gli Stati membri possono concedere aiuti di Stato a favore degli operatori interessati dalla presente direttiva, inclusi aiuti per operazioni di adeguamento delle navi esistenti, qualora si ritenga che tali misure di sostegno siano compatibili con il mercato interno conformemente agli articoli 107 e 108 TFUE, in particolare alla luce degli orientamenti applicabili in materia di aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente. In tale contesto, la Commissione può tenere conto del fatto che l'uso di alcuni metodi di riduzione delle emissioni va al di là dei requisiti previsti dalla presente direttiva, in quanto consente di ridurre non solo le emissioni di anidride solforosa, ma anche altre emissioni.
- (24) È opportuno facilitare l'accesso ai metodi di riduzione delle emissioni. Tali metodi possono comportare riduzioni delle emissioni almeno equivalenti, o addirittura superiori, a quelle ottenute utilizzando combustibili a basso tenore di zolfo, purché non abbiano effetti negativi significativi sull'ambiente, come gli ecosistemi marini, e siano sviluppati in conformità di meccanismi appropriati di approvazione e controllo. L'Unione dovrebbe riconoscere i metodi alternativi già noti, come l'uso di sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo, il mix di combustibile e gas naturale liquefatto (LNG) o l'uso di biocarburanti. È importante promuovere la sperimentazione e lo sviluppo di nuovi metodi di riduzione delle emissioni al fine, tra l'altro, di limitare lo spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre.
- (25) I metodi di riduzione delle emissioni possono comportare riduzioni significative delle emissioni. La Commissione dovrebbe pertanto promuovere la sperimentazione e lo sviluppo di tali tecnologie, tra l'altro valutando l'istituzione di un programma comune cofinanziato con l'industria, fondato sui principi alla base di programmi simili, quali il programma Clean Sky.

- (26) La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e le parti interessate, dovrebbe sviluppare ulteriormente le misure individuate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione del 16 settembre 2011, dal titolo «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox».
- (27) I metodi alternativi di riduzione delle emissioni, come alcuni tipi di torri di lavaggio, potrebbero generare rifiuti che dovrebbero essere trattati correttamente e non essere scaricati in mare. In attesa della revisione della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico¹, gli Stati membri dovrebbero assicurare, conformemente ai loro obblighi internazionali, la disponibilità di impianti portuali di raccolta adeguati, onde rispondere alle esigenze delle navi che usano sistemi di depurazione dei gas di scarico. Nel quadro della revisione della direttiva 2000/59/CE, la Commissione dovrebbe valutare l'applicazione ai rifiuti provenienti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico del principio secondo cui non si applicano tariffe speciali oltre alle tariffe portuali per i rifiuti prodotti dalle navi previste da tale direttiva.
- (28) La Commissione, nel quadro della revisione della sua politica in materia di qualità dell'aria nel 2013, dovrebbe valutare la possibilità di ridurre l'inquinamento atmosferico anche nelle acque territoriali degli Stati membri.

¹ GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

- (29) Sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive sono importanti ai fini dell'attuazione della direttiva 1999/32/CE. Gli Stati membri dovrebbero includere in tali sanzioni delle multe calcolate in modo tale da garantire che i responsabili siano privati almeno dei benefici economici derivanti dalla loro infrazione e che tali multe aumentino gradualmente per le infrazioni ripetute. Gli Stati membri dovrebbero notificare le disposizioni in materia di sanzioni alla Commissione.
- (30) Il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE dovrebbe essere delegato alla Commissione, con riguardo alla modifica dei valori equivalenti di emissione e dei criteri per l'utilizzazione di metodi di riduzione delle emissioni al fine di adattare le disposizioni della direttiva 1999/32/CE al progresso scientifico e tecnico e in modo da garantire una piena coerenza con i pertinenti strumenti dell'IMO, e con riguardo alla modifica dell'articolo 2, punti 1, 2, 3, 3 *bis*, 3 *ter* e 4, dell'articolo 6, paragrafo 1 *bis*, lettera b), o dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 1999/32/CE al fine di adattare le disposizioni di tale direttiva al progresso scientifico e tecnico. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (31) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 1999/32/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹.
- (32) È opportuno che il comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS)², assista la Commissione nell'approvazione dei metodi di riduzione delle emissioni che non sono contemplati dalla direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo³.

¹ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

² GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

³ GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

- (33) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (34) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 1999/32/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

Articolo 1
Modifiche della direttiva 1999/32/CE

La direttiva 1999/32/CE è così modificata:

1) all'articolo 1, paragrafo 2, la lettera h) è sostituita dalla seguente:

«h) fatto salvo l'articolo 3 *bis*, ai combustibili utilizzati a bordo di navi che impiegano metodi di riduzione delle emissioni conformemente agli articoli 4 *quater* e 4 *quinqüies*.»;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) i punti 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1) Olio combustibile pesante,

- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, escluso il combustibile per uso marittimo, che rientra nei codici NC da 2710 19 51 a 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, o

- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, diverso dal gasolio di cui ai punti 2 e 3, che, per i suoi limiti di distillazione, rientra nella categoria di oli pesanti destinati ad essere usati come combustibile e di cui meno del 65 % in volume, comprese le perdite, si distilla a 250 °C con il metodo ASTM D86. Se la distillazione non può essere determinata con il metodo ASTM D86, il prodotto petrolifero rientra ugualmente nella categoria degli oli combustibili pesanti;

2) Gasolio,

- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, escluso il combustibile per uso marittimo, che rientra nei codici NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 o 2710 20 19, oppure
- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, escluso il combustibile per uso marittimo, di cui meno del 65 % in volume (comprese le perdite) distilla a 250 °C e del quale almeno l'85 % in volume (comprese le perdite) distilla a 350 °C secondo il metodo ASTM D86.

I combustibili diesel quali definiti all'articolo 2, punto 2, della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel^{*}, sono esclusi da tale definizione. I combustibili utilizzati dalle macchine mobili non stradali e dai trattori agricoli sono anch'essi esclusi da tale definizione;

* GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.»;

b) i punti 3 *bis* e 3 *ter* sono sostituiti dai seguenti:

«3 *bis*) Olio diesel marino, qualsiasi combustibile per uso marittimo definito per la qualità DMB nella tabella I della norma ISO 8217 con l'eccezione del riferimento al tenore di zolfo;

3 *ter*) Gasolio marino, qualsiasi combustibile per uso marittimo definito per le qualità DMX, DMA e DMZ nella tabella I della norma ISO 8217 con l'eccezione del riferimento al tenore di zolfo;»;

c) il punto 3 *quaterdecies* è sostituito dal seguente:

«3 *quaterdecies*) Metodo di riduzione delle emissioni, qualsiasi apparecchiatura, materiale, strumento o dispositivo da installare su una nave o qualsiasi altra procedura, combustibile alternativo o metodo per conformarsi alla normativa, utilizzati come alternativa al combustibile per uso marittimo a basso tenore di zolfo conforme ai requisiti fissati nella presente direttiva e che sia verificabile, quantificabile e applicabile;»;

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri provvedono affinché non siano utilizzati nel loro territorio oli combustibili pesanti con un tenore di zolfo superiore all'1 % in massa.

2. Fino al 31 dicembre 2015, fatto salvo l'adeguato controllo delle emissioni da parte delle autorità competenti, il paragrafo 1 non si applica agli oli combustibili pesanti usati:
- a) negli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2001/80/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2001, concernente la limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati dai grandi impianti di combustione*, che sono soggetti all'articolo 4, paragrafo 1 o 2 o all'articolo 4, paragrafo 3, lettera a), di tale direttiva e che rispettano i limiti di emissione di anidride solforosa per tali impianti di cui a tale direttiva;
 - b) negli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2001/80/CE, che sono soggetti all'articolo 4, paragrafo 3, lettera b) e all'articolo 4, paragrafo 6, di tale direttiva e la cui media mensile di emissioni di anidride solforosa non supera $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo del 3 % in volume, misurato a secco;
 - c) negli impianti di combustione non compresi nelle lettere a) o b), e per i quali la media mensile delle emissioni di anidride solforosa non supera $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3 % in volume, misurato a secco;

- d) per la combustione nelle raffinerie, se la media mensile delle emissioni di anidride solforosa di tutti gli impianti della raffineria, indipendentemente dal tipo di combustibile e dalle combinazioni di combustibili utilizzati, ma escludendo gli impianti che rientrano nelle lettere a) e b), le turbine a gas e i motori a gas, non supera $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3 % in volume, misurato a secco.
3. A decorrere dal 1° gennaio 2016, fatto salvo l'adeguato controllo delle emissioni da parte delle autorità competenti, il paragrafo 1 non si applica agli oli combustibili pesanti usati:
- a) negli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione del capo III della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio**, e che sono conformi ai limiti di emissione per l'anidride solforosa previsti per tali impianti nell'allegato V della suddetta direttiva o, quando tali valori limite delle emissioni non sono applicabili conformemente alla direttiva, per i quali la media mensile delle emissioni di anidride solforosa non supera $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo del 3% in volume, misurato a secco;
 - b) negli impianti di combustione che non rientrano nella lettera a), e la cui media mensile delle emissioni di anidride solforosa non supera $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3% in volume, misurato a secco;

- c) per la combustione nelle raffinerie, quando la media mensile delle emissioni di anidride solforosa di tutti gli impianti della raffineria, indipendentemente dal tipo di combustibile e dalle combinazioni di combustibili utilizzati, ma escludendo gli impianti che rientrano nella lettera a), le turbine a gas e i motori a gas, non supera $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3 % in volume, misurato a secco.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché nessun impianto di combustione che utilizza oli combustibili pesanti con una concentrazione di zolfo superiore a quella di cui al paragrafo 1 operi senza l'autorizzazione di un'autorità competente nella quale siano specificati i limiti di emissione.

* GU L 309 del 27.11.2001, pag. 1.

** GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17.»;

- b) il paragrafo 3 è soppresso;

4) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 3 bis*

Tenore massimo di zolfo del combustibile per uso marittimo

Gli Stati membri provvedono affinché non siano utilizzati nel loro territorio combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore al 3,50% in massa, ad eccezione dei combustibili destinati all'approvvigionamento delle navi che utilizzano i metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4 *quater* con sistemi a circuito chiuso.»;

5) all'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri provvedono affinché non siano utilizzati nel loro territorio gasoli con un tenore di zolfo superiore allo 0,10 % in massa.»;

6) l'articolo 4 *bis* è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di controllo dell'inquinamento degli Stati membri, incluse le aree di controllo delle emissioni di SOx e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti dell'Unione»;

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento che rientrano nelle aree di controllo delle emissioni di SO_x, non siano utilizzati combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore in massa a:

a) 1,00 % fino al 31 dicembre 2014;

b) 0,10 % a partire dal 1^o gennaio 2015;

Il presente paragrafo si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno dell'Unione. La Commissione tiene nel debito conto qualsiasi eventuale futura modifica degli obblighi ai sensi dell'allegato VI della convenzione MARPOL applicabili entro le aree di controllo delle emissioni di SO_x e, se del caso, presenta senza indugio proposte pertinenti al fine di modificare la presente direttiva di conseguenza.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«1 *bis*. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento, non siano utilizzati combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore in massa a:

- a) 3,50 % a partire dal ...⁺;
- b) 0,50 % a partire dal 1° gennaio 2020.

Il presente paragrafo si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno dell'Unione, fatti salvi i paragrafi 1 e 4 del presente articolo e l'articolo 4 *ter*.»;

d) i paragrafi 4, 5, 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento non comprese nelle aree di controllo delle emissioni di SOx e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti dell'Unione, non siano utilizzati combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,50 % in massa fino al 1° gennaio 2020.

Gli Stati membri sono responsabili dell'applicazione di tale prescrizione almeno per quanto riguarda le navi battenti la loro bandiera e le navi battenti qualsiasi bandiera mentre si trovano nei loro porti.

⁺ GU: si prega di inserire la data corrispondente a diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

5. Gli Stati membri impongono la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di cambio del combustibile.
- 5 *bis*. Gli Stati membri si impegnano a garantire la disponibilità di combustibile per uso marittimo che sia conforme alla presente direttiva ed informano la Commissione in merito alla disponibilità di tale combustibile per uso marittimo nei propri porti e terminali.
- 5 *ter*. Se uno Stato membro riscontra che una nave non rispetta le norme in materia di combustibile per uso marittimo conformi alla presente direttiva, l'autorità competente dello Stato membro può chiedere alla nave di:
- a) presentare un rendiconto delle misure adottate al fine di rispettare le norme; e
 - b) fornire la prova che ha tentato di acquistare combustibile per uso marittimo conforme alla presente direttiva nell'ambito del proprio piano di viaggio e che, nei casi in cui non era disponibile nel luogo previsto, ha tentato di individuare fonti alternative ove reperire detto combustibile per uso marittimo e che, nonostante si sia adoperata al massimo per ottenere combustibile per uso marittimo conforme alla presente direttiva, questo non era disponibile per l'acquisto.

La nave non è tenuta a deviare dalla rotta prevista o a ritardare indebitamente il viaggio per conseguire il rispetto delle norme.

Se una nave fornisce le informazioni di cui al primo comma, lo Stato membro interessato tiene conto di tutte le circostanze pertinenti e delle prove addotte, per determinare le azioni appropriate da intraprendere, compresa la rinuncia all'adozione di misure di controllo.

Una nave notifica al proprio Stato di bandiera e all'autorità competente del porto di destinazione interessato quando non le è possibile acquistare combustibile per uso marittimo conforme alla presente direttiva.

Lo Stato di approdo informa la Commissione quando una nave ha addotto la prova della mancata disponibilità di combustibile per uso marittimo conforme alla presente direttiva.

6. Gli Stati membri, conformemente alla regola 18 dell'allegato VI della convenzione MARPOL:
 - a) tengono un registro, a disposizione del pubblico, dei fornitori locali di combustibile per uso marittimo;
 - b) provvedono affinché il tenore di zolfo di tutti i combustibili per uso marittimo venduti sul loro territorio sia indicato dal fornitore sul bollettino di consegna del combustibile, accompagnato da un campione sigillato firmato dal rappresentante della nave destinataria;
 - c) adottano misure nei confronti dei fornitori di combustibile per uso marittimo che hanno fornito combustibile risultato non conforme a quanto indicato sul bollettino di consegna;

d) provvedono affinché siano adottate misure idonee per garantire la conformità del combustibile per uso marittimo risultato non conforme.

7. Gli Stati membri garantiscono che oli diesel marini non siano immessi sul mercato nel loro territorio se il tenore di zolfo degli stessi è superiore all'1,50 % in massa.»;

e) il paragrafo 8 è soppresso;

7) gli articoli 4 *ter* e 4 *quater* sono sostituiti dai seguenti:

«*Articolo 4 ter*

Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi all'ormeggio nei porti dell'Unione

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che le navi all'ormeggio nei porti dell'Unione non utilizzino combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,10 % in massa, 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 prescrivono che siano iscritti nei giornali di bordo i tempi delle operazioni di cambio del combustibile.

2. Il paragrafo 1 non si applica:
 - a) quando, in base agli orari pubblicati, è previsto che le navi restino ormeggiate per meno di due ore;
 - b) alle navi all'ormeggio nei porti con i motori spenti e collegate a un sistema elettrico lungo la costa.
3. Gli Stati membri garantiscono che i gasoli per uso marittimo non siano immessi sul mercato nel loro territorio se il tenore di zolfo degli stessi è superiore allo 0,10 % in massa.

Articolo 4 quater

Metodi di riduzione delle emissioni

1. Gli Stati membri autorizzano l'uso di metodi di riduzione delle emissioni da parte di navi battenti qualsiasi bandiera nei rispettivi porti, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento, in alternativa all'utilizzo di combustibili per uso marittimo conformi ai requisiti di cui agli articoli 4 *bis* e 4 *ter*, fatti salvi i paragrafi 2 e 3 del presente articolo.
2. Le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni di cui al paragrafo 1 ottengono costantemente riduzioni delle emissioni di anidride solforosa che siano almeno equivalenti alle riduzioni che si sarebbero ottenute utilizzando combustibili per uso marittimo conformi ai requisiti di cui agli articoli 4 *bis* e 4 *ter*. Valori di emissione equivalenti sono stabiliti conformemente all'allegato I.

- 2 *bis*. Come soluzione alternativa per ridurre le emissioni, gli Stati membri incoraggiano l'utilizzo di energia elettrica prodotta a terra da parte delle navi ormeggiate in porto.
3. I metodi di riduzione delle emissioni di cui al paragrafo 1 sono conformi ai criteri specificati negli strumenti di cui all'allegato II.
4. Se giustificato alla luce dei progressi scientifici e tecnici relativi ai metodi alternativi di riduzione delle emissioni ed in modo da garantire la piena coerenza con gli strumenti e le norme pertinenti adottate dall'IMO:
- a) alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *bis* che modifica gli allegati I e II;
 - b) la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i requisiti dettagliati ai fini del monitoraggio delle emissioni, ove opportuno. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.»;
- 8) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 4 quinquies

Approvazione di metodi di riduzione delle emissioni a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro

1. I metodi di riduzione delle emissioni che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 96/98/CE del Consiglio* sono approvati in conformità di suddetta direttiva.

2. I metodi di riduzione delle emissioni che non rientrano nel paragrafo 1 del presente articolo sono approvati secondo la procedura di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS)**, tenendo conto:

- a) delle linee guida elaborate dall'IMO;
- b) dei risultati delle sperimentazioni effettuate ai sensi dell'articolo 4 *sexies*;
- c) degli effetti sull'ambiente, incluse le riduzioni delle emissioni realizzabili, e degli impatti sugli ecosistemi in baie, porti ed estuari; nonché
- d) della realizzabilità del monitoraggio e della verifica.

Articolo 4 sexies

Sperimentazioni di nuovi metodi di riduzione delle emissioni

Gli Stati membri possono, in cooperazione con altri Stati membri, ove opportuno, approvare sperimentazioni di metodi di riduzione delle emissioni prodotte dalle navi sulle navi battenti la loro bandiera o in zone marittime sotto la loro giurisdizione. Nel corso di tali sperimentazioni, non è obbligatorio l'uso di combustibili per uso marittimo conformi ai requisiti di cui agli articoli 4 *bis* e 4 *ter*, a condizione che siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

- a) la Commissione e lo Stato di approdo interessato sono informati per iscritto almeno sei mesi prima dell'inizio delle sperimentazioni;

- b) la durata delle autorizzazioni relative alle sperimentazioni non è superiore a diciotto mesi;
- c) tutte le navi partecipanti installano apparecchiature a prova di manomissione per il monitoraggio continuo dei gas emessi dai fumaioli e le utilizzano per tutta la durata delle sperimentazioni;
- d) tutte le navi partecipanti ottengono riduzioni delle emissioni almeno equivalenti a quelle che si otterrebbero applicando i valori limite di zolfo dei combustibili specificati nella presente direttiva;
- e) per tutta la durata delle sperimentazioni sono disponibili adeguati sistemi di gestione dei rifiuti prodotti dai metodi di riduzione delle emissioni;
- f) è valutato l'impatto sull'ambiente marino, in particolare sugli ecosistemi in baie, porti ed estuari, per tutta la durata delle sperimentazioni; e
- g) i risultati completi sono comunicati alla Commissione e messi a disposizione del pubblico entro sei mesi dalla conclusione delle sperimentazioni.

Articolo 4 septies

Misure finanziarie

Gli Stati membri possono adottare misure finanziarie a favore degli operatori interessati dalla presente direttiva, qualora tali misure finanziarie siano conformi con le norme in materia di aiuti di Stato e debbano essere adottate in tale settore.

* GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

** GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.»;

9) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

Campionamento e analisi

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per verificare mediante campionamento che il tenore di zolfo dei combustibili usati sia conforme agli articoli 3, 3 *bis*, 4, 4 *bis* e 4 *ter*. Il campionamento ha inizio alla data di entrata in vigore del valore limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato periodicamente con frequenza e quantità sufficienti e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e, nel caso del combustibile per uso marittimo, rispetto al combustibile utilizzato dalle navi che si trovano nelle zone marittime e nei porti pertinenti. I campioni sono analizzati senza indebito ritardo.

1 *bis*. Sono utilizzate le seguenti modalità di campionamento, analisi e ispezione del combustibile per uso marittimo:

a) ispezione dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile;

e, ove appropriato, le seguenti modalità di campionamento e analisi:

b) campionamento del combustibile marittimo destinato alla combustione a bordo al momento della consegna alle navi, secondo le linee guida per il campionamento di olio combustibile per determinare la conformità all'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL, adottate il 17 luglio 2009 mediante la risoluzione 182(59) del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, e analisi del suo tenore di zolfo; o

c) campionamento e analisi del tenore di zolfo del combustibile per uso marittimo destinato alla combustione a bordo contenuto nei serbatoi, ove fattibile sul piano tecnico ed economico, e nei campioni sigillati a bordo delle navi.

1 *ter*. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per quanto riguarda:

a) la frequenza dei campionamenti;

b) i metodi di campionamento;

c) la definizione di un campione rappresentativo del combustibile esaminato.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

2. Il metodo di riferimento adottato per determinare il tenore di zolfo è il metodo ISO 8754 (2003) o PrEN ISO 14596 (2007).

Al fine di stabilire se il combustibile per uso marittimo consegnato e utilizzato a bordo delle navi sia conforme ai valori limite di zolfo previsti dagli articoli 3 *bis*, 4, 4 *bis* e 4 *ter*, si ricorre alla procedura di verifica del combustibile stabilita nell'appendice VI dell'allegato VI della convenzione MARPOL.»;

10) l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Entro il 30 giugno di ogni anno, sulla base dei risultati del campionamento, dell'analisi e delle ispezioni effettuati conformemente all'articolo 6, gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sulla conformità alle norme relative al tenore di zolfo stabilite nella presente direttiva per l'anno civile precedente.

Sulla base delle relazioni ricevute conformemente al primo comma del presente paragrafo e delle notifiche concernenti la non disponibilità di combustibile per uso marittimo conforme alla presente direttiva trasmesse dagli Stati membri conformemente all'articolo 4 *bis*, paragrafo 5 *ter*, quinto comma, la Commissione, entro dodici mesi dalla data di cui al primo comma del presente paragrafo, elabora e pubblica una relazione sull'attuazione della presente direttiva. La Commissione valuta la necessità di un ulteriore rafforzamento delle pertinenti disposizioni della presente direttiva e presenta eventuali proposte legislative a tal fine.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 *bis*. La Commissione può adottare atti di esecuzione riguardo alle informazioni da inserire nella relazione e al formato della relazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.»;

c) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Entro il 31 dicembre 2013 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione, corredata se del caso di proposte legislative. Nella sua relazione la Commissione valuta la possibilità di ridurre l'inquinamento atmosferico tenendo conto, tra l'altro: delle relazioni annuali presentate conformemente ai paragrafi 1 e 1 *bis*; della qualità dell'aria e dell'acidificazione rilevate; dei costi del combustibile; dell'impatto economico potenziale e rilevato del trasferimento modale; e dei progressi conseguiti nella riduzione delle emissioni prodotte dalle navi.

3. La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e le parti interessate, elabora, entro il 31 dicembre 2012, misure adeguate, incluse quelle identificate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione del 16 settembre 2011, dal titolo "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox", al fine di promuovere la conformità con le norme ambientali della presente direttiva e ridurre al minimo eventuali effetti negativi.»;

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 9 *bis* riguardo agli adeguamenti al progresso tecnico e scientifico dell'articolo 2, punti 1, 2, 3, 3 *bis*, 3 *ter* e 4, dell'articolo 6, paragrafo 1 *bis*, lettera b) e dell'articolo 6, paragrafo 2,. Tali adeguamenti non comportano alcuna modifica diretta dell'ambito di applicazione della presente direttiva o dei valori limite di zolfo dei combustibili specificati nella presente direttiva.»;

11) l'articolo 8 è soppresso;

12) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione*.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

* GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.»;

- 13) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 9 bis*

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4 *quater*, paragrafo 4, e all'articolo 7, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal ...⁺. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

⁺ GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4 *quater*, paragrafo 4 e all'articolo 7, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4 *quater*, paragrafo 4, e dell'articolo 7, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di tre mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

14) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva.
2. Le sanzioni stabilite devono essere effettive, proporzionate e dissuasive e possono includere multe calcolate in modo tale da garantire che i responsabili siano privati almeno dei benefici economici derivanti dalla loro infrazione e che tali multe aumentino gradualmente per le infrazioni ripetute.»;

15) l'allegato della direttiva 1999/32/CE è sostituito dall'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

* GU: si prega di inserire la data corrispondente a diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO

«ALLEGATO I

Valori di emissione equivalenti per i metodi di riduzione delle emissioni
di cui all'articolo 4 *quater*, paragrafo 2

Valori limite di zolfo del combustibile per uso marittimo di cui agli articoli 4 *bis* e 4 *ter* e alle r 14.1 e 14.4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL e valori di emissione corrispondenti di cui all'articolo 4 *quater*, paragrafo 2

Tenore di zolfo del combustibile per uso marittimo (% m/m)	Rapporto emissione SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Nota:

- L'uso del rapporto sui limiti di emissione si applica solo se si utilizza distillato a base di petrolio o oli combustibili residui.
- In casi giustificati in cui la concentrazione di CO₂ è ridotta dall'unità di depurazione dei gas di scarico (EGC), la concentrazione di CO₂ può essere misurata nell'ingresso dell'unità EGC, a condizione che l'esattezza di tale metodologia possa essere chiaramente dimostrata.

ALLEGATO II

Criteri d'uso dei metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4 *quater*, paragrafo 3

I metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4 *quater* sono conformi almeno ai criteri specificati nei seguenti strumenti, secondo il caso:

Metodo di riduzione delle emissioni	Criteri d'uso
Mix di combustibile per uso marittimo e gas di evaporazione	Decisione 2010/769/UE della Commissione, del 13 dicembre 2010, relativa alla definizione dei criteri per l'uso da parte delle navi da trasporto di gas naturale liquefatto di metodi tecnologici alternativi all'utilizzo di combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo conformi all'articolo 4 <i>ter</i> della direttiva 1999/32/CE del Consiglio relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi, modificata dalla direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo ¹ .
Sistemi di depurazione dei gas di scarico	Risoluzione MEPC.184(59) adottata il 17 luglio 2009 "Le acque di lavaggio risultanti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico che fanno uso di prodotti chimici, additivi e dei prodotti chimici creati in loco" di cui al punto 10.1.6.1 della risoluzione MEPC.184(59) non sono scaricate in mare, ivi inclusi baie, porti ed estuari, a meno che non sia dimostrato dall'operatore della nave che gli scarichi di tali acque di lavaggio non hanno impatti negativi rilevanti e non presentano rischi per la salute umana e per l'ambiente. Se il prodotto chimico utilizzato è la soda caustica è sufficiente che le acque di lavaggio rispettino i criteri stabiliti nella risoluzione MEPC.184(59) e che il suo pH non sia superiore a 8,0.

Metodo di riduzione delle emissioni	Criteri d'uso
Biocarburanti	<p data-bbox="742 248 1426 432">Uso di biocarburanti quali definiti nella direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili,² che rispettano le pertinenti norme CEN e ISO.</p> <p data-bbox="742 465 1390 647">Le miscele di biocarburanti e combustibili per uso marittimo rispettano le norme relative al tenore di zolfo di cui all'articolo 3 <i>bis</i>, all'articolo 4 <i>bis</i>, paragrafi 1, 1 <i>bis</i> e 4, e all'articolo 4 <i>ter</i> della presente direttiva.</p>
<p data-bbox="178 678 639 719">¹ GU L 328 del 14.12.2010, pag.15.</p> <p data-bbox="178 745 628 786">² GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.»</p>	

