



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 15.7.2011  
COM(2011) 439 definitivo

2011/0190 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

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

{SEC(2011) 918 definitivo}

{SEC(2011) 919 definitivo}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### **Contesto generale**

Al centro della strategia Europa 2020 figura la promozione di un'economia più competitiva, più ecologica e più attenta all'uso delle risorse<sup>1</sup>. In questo contesto un'ulteriore riduzione dell'inquinamento atmosferico da un lato è importante ai fini della protezione della salute umana e dall'altro contribuisce a un Europa più sostenibile. Le iniziative prese dall'UE nel corso degli ultimi decenni hanno portato ad una notevole riduzione di emissioni della maggior parte degli inquinanti atmosferici, tra cui l'anidride solforosa (SO<sub>2</sub>), l'ossido di azoto (NO<sub>x</sub>), i composti organici volatili, l'ammoniaca e il particolato. La maggior parte di queste riduzioni è stata ottenuta intervenendo sulle fonti di emissioni a terra come impianti industriali o trasporto su gomma. È ormai comprovato che un'ulteriore riduzione di questi inquinanti comporterà notevoli vantaggi per la salute dei cittadini dell'UE, per l'ambiente e per l'economia nel suo complesso.

Storicamente, è stata attribuita meno attenzione alle fonti di emissioni marine rispetto a quelle terrestri. Le emissioni marine di inquinanti atmosferici però, in quanto possono coprire lunghe distanze, finiscono per avere un impatto anche a terra. Le proiezioni effettuate nel 2005 hanno dimostrato che senza un'ulteriore azione di regolamentazione la continua crescita delle emissioni di SO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> del settore marino supererà il totale delle emissioni di questi inquinanti provenienti da tutte le fonti a terra entro il 2020<sup>2</sup>.

#### **Motivazione e obiettivi della proposta**

Il tenore di zolfo di un combustibile liquido determina essenzialmente le emissioni di SO<sub>2</sub> derivanti dalla combustione di tale combustibile, nonché la formazione di particolato secondario. La direttiva 1999/32/CE modificata riguarda il tenore di zolfo dei combustibili utilizzati nel trasporto marittimo e inserisce una serie di norme, decise nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), nel diritto dell'UE. In particolare, la direttiva prevede norme più rigide sul tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo da utilizzare nelle zone che richiedono una protezione ambientale speciale, ossia le zone di controllo delle emissioni di zolfo<sup>3</sup> (SECA).

Dopo la modifica della direttiva nel 2005 e con il deciso sostegno dell'UE, le norme dell'IMO, tra cui quelle in relazione alla SO<sub>2</sub>, sono state rivedute nell'ottobre 2008. Tali norme sono contenute nell'allegato VI della Convenzione sull'inquinamento marino 73/78 (MARPOL riveduta, allegato VI)<sup>4</sup>. Già al momento dell'adozione della modifica del 2005 della direttiva, i

---

<sup>1</sup> Comunicazione della Commissione “Europa 2020 – Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva”, COM(2010) 2020 definitivo.

<sup>2</sup> SEC(2005) 1133: documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la comunicazione sulla strategia tematica sull'inquinamento atmosferico (COM(2005)446 definitivo, la direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (COM(2005)447 definitivo) e il documento di lavoro dei servizi della Commissione sull'attuazione della politica in materia di qualità dell'aria dell'UE e che ne prepara un riesame globale, SEC(2011)342 definitivo.

<sup>3</sup> Nell'UE le SECA comprendono il Mar Baltico, il Mare del Nord e il Canale della Manica.

<sup>4</sup> Risoluzione MEPC.176(58) adottata il 10 ottobre 2008 (Convenzione MARPOL riveduta, allegato VI).

colegislatori dell'UE, prevedendo la necessità di un'ulteriore riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo, hanno invitato la Commissione a rivedere i requisiti giuridici relativi al tenore di zolfo dei combustibili liquidi.

### **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La presente proposta è conforme al disposto dell'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e mira ad assicurare un elevato livello di protezione ambientale e della salute umana. È inoltre coerente con la Strategia 2020 dell'UE e le relative iniziative faro, in particolare quelle concernenti la tabella di marcia verso una società a basse emissioni di carbonio e l'Unione dell'innovazione, nonché le attuali politiche dell'UE in materia di trasporti.

## **2. ESITO DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO**

### **Consultazione pubblica**

Nel preparare la presente modifica la Commissione ha effettuato una consultazione online aperta a tutte le parti interessate (tra cui organizzazioni, Stati membri, ONG, grande pubblico) nel periodo dal 29 ottobre 2010 al 5 gennaio 2011. Alle parti interessate (stakeholder) è stato chiesto di esprimere il loro parere sull'eventuale inserimento delle ultime norme IMO pertinenti nella legislazione dell'UE. Oltre alla consultazione pubblica, la Commissione ha consultato regolarmente i rappresentanti degli Stati membri e altri stakeholder.

La consultazione pubblica ha prodotto 244 risposte provenienti da varie organizzazioni. Tutte le parti interessate hanno ampiamente riconosciuto l'importante contributo fornito dalla Convenzione MARPOL, con il suo Allegato VI riveduto, al miglioramento della qualità dell'aria nell'UE. La maggior parte degli intervenuti ritiene che le disposizioni dell'UE sulle tecnologie di riduzione delle emissioni debbano essere allineate all'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL. A loro parere, l'ampio ventaglio di tecnologie disponibili finalizzate alla riduzione delle emissioni dovrebbe essere autorizzato nel rispetto delle opportune garanzie per l'ambiente. I partecipanti alla consultazione hanno inoltre riconosciuto che il rafforzamento e l'armonizzazione degli standard sul tenore di zolfo costituiscono uno strumento importante che permette di raggiungere i miglioramenti ambientali che si perseguono. Alcuni stakeholder hanno espresso preoccupazioni in merito ai costi dei nuovi requisiti e al potenziale rischio di spostamenti modali (dal trasporto marittimo a quello su gomma) che si potrebbero verificare, in particolare nelle zone dove le norme sul tenore di zolfo sono più severe (SECA). Altri hanno sottolineato la necessità di una pronta iniziativa dell'UE diretta a incoraggiare l'industria a rispondere e per salvaguardare i benefici all'ambiente dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL.

Nella valutazione dell'impatto che accompagna la presente proposta figurano informazioni più dettagliate sui risultati della consultazione pubblica<sup>5</sup>.

### **Capacità esterne e informazione del pubblico**

A sostegno del lavoro di preparazione che ha portato alla presente proposta sono stati condotti diversi studi. Tali studi sono divenuti disponibili con il completamento della pagina web della

---

<sup>5</sup> SEC [riferimento]

Commissione dedicata alle politiche dell'UE in materia di emissioni derivanti dal trasporto marittimo. [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships\\_directive.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm)

## **Risultato della valutazione dell'impatto**

I nuovi valori limite internazionali per il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo dovrebbero ridurre in modo significativo le emissioni di ossido di zolfo provenienti dal settore marittimo. Ciò contribuirà in larga misura al raggiungimento degli obiettivi generali ambientali stabiliti nella Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico del 2005 nonché degli obiettivi specifici stabiliti nella direttiva e permetterà inoltre di ottenere importanti vantaggi collaterali sotto il profilo della riduzione delle emissioni di particolato e di NOx (un importante precursore di ozono troposferico). È essenziale garantire che questi benefici attesi si concretizzino, non ultimo per promuovere la conformità ai valori limite vigenti sulla qualità dell'aria ambiente.

La valutazione dell'impatto conferma il rapporto costo/efficacia del pieno allineamento della direttiva ai più rigidi standard dell'IMO sui combustibili e alle norme sui metodi di riduzione delle emissioni. In base ai calcoli fatti la revisione del 2008 dell'allegato VI della convenzione MARPOL permette all'UE di economizzare dai 15 ai 34 miliardi di euro sotto il profilo del miglioramento della salute e della riduzione della mortalità. I costi di attuazione della suddetta revisione variano da 2,6 a 11 miliardi di euro. In questo modo la revisione offre benefici superiori da tre a tredici volte i costi richiesti.

Oltre all'allineamento della direttiva alle norme dell'IMO, la valutazione dell'impatto raccomanda di mantenere un collegamento tra le norme più rigide sui combustibili nelle SECA e quelle che si applicano alle navi passeggeri in servizio regolare fuori delle SECA. Tuttavia, l'introduzione di un nuovo standard SECA per le navi passeggeri dovrebbe essere ritardata di 5 anni per evitare possibili problemi connessi alla disponibilità del combustibile. I rapporti costi benefici per questa opzione variano da 1,5 a 6 (se lo standard 0,1% è introdotto nel 2020) e da 0,8 a 10 (se lo standard 0,1% è introdotto nel 2025).

Inoltre, la valutazione di impatto ha analizzato le questioni individuate durante la revisione della direttiva. In particolare, essa ha rivelato alcune carenze nelle disposizioni di attuazione della direttiva (soprattutto in materia di campionamento e comunicazione). La valutazione di impatto propone di sviluppare in un primo momento degli orientamenti relativi al monitoraggio e all'attuazione della direttiva e, qualora questa impostazione dovesse rivelarsi inadeguata, prendere in considerazione delle norme vincolanti.

La valutazione di impatto raccomanda inoltre che la Commissione europea e gli Stati membri utilizzino e, se possibile e necessario, adattino gli strumenti esistenti, al fine di assistere l'industria nella transizione verso i nuovi migliori standard tecnologici disponibili, tra cui quelli adottati nell'ambito dell'IMO o di altre organizzazioni pertinenti (in particolare per NOx, PM e i gas a effetto serra (GHG)).

## **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

### **Sintesi delle misure proposte**

La presente proposta mira a rivedere la direttiva 99/32/CE sul tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi al fine di:

- 1) Allineare la direttiva alle norme IMO sugli standard dei combustibili, inclusi gli standard applicabili fuori delle SECA.
- 2) Allineare la direttiva alle norme IMO sui metodi di riduzione delle emissioni.
- 3) Mantenere il collegamento tra gli standard sui combustibili più severi nelle SECA (che prevedono adesso un tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo dell'1,5% e dal 2015 - 0,1%) e quelli applicati alle navi passeggeri in servizio regolare fuori delle SECA (al momento 1,5%).
- 4) Rafforzare il regime UE di monitoraggio e applicazione delle norme.

Incorporare gli standard internazionali sui combustibili nel diritto dell'UE servirebbe a rafforzare l'efficacia di tali standard in quanto essi sarebbero monitorati e applicati nell'ambito del regime UE, che è più efficiente del sistema internazionale di applicazione delle norme. La proposta di un più ampio accesso ai dell'uso di metodi di riduzione delle emissioni innovativi e la promozione del loro utilizzo a titolo di opzione equivalente ai fini dell'adeguamento alle norme risponde alle preoccupazioni espresse per quanto riguarda i costi che le nuove norme IMO comporterebbero per determinate industrie. Questo ridurrebbe in modo significativo i costi di adeguamento alle norme IMO (dal 50% all'88%) e servirebbe a promuovere soluzioni innovative per l'industria, in linea con le priorità stabilite dalla Strategia Europa 2020 e dell'articolo 3 del trattato sull'Unione europea (TUE). Inoltre, l'introduzione di standard più severi sui combustibili per le navi passeggeri in servizio di linea, che operano per la maggior parte in porti o vicino alla costa, garantirebbe un miglioramento della qualità dell'aria nelle aree costiere. L'introduzione di uno standard più severo sul combustibile per le navi passeggeri dovrebbe essere ritardata di 5 anni per evitare eventuali problemi di disponibilità. Infine, è particolarmente importante rafforzare il regime UE di monitoraggio e applicazione delle norme in quanto standard sui combustibili notevolmente più severi e i relativi costi di adeguamento potrebbero incentivare l'elusione delle norme.

Tali iniziative garantiranno una migliore attuazione e applicazione della direttiva da parte delle autorità nazionali nonché una più agevole ottemperanza da parte dell'industria e dovrebbero comportare un elevato livello di protezione ambientale.

### **Base giuridica**

L'obiettivo principale della direttiva è la tutela dell'ambiente. La proposta si basa quindi sull'articolo 192 del TFUE.

### **Principio di sussidiarietà**

Il diritto dell'UE di regolamentare il tenore di zolfo dei combustibili liquidi aventi un particolare impatto sul mercato interno e sull'ambiente è stabilito nel TFUE. L'articolo 3 del TUE recita: "L'Unione instaura un mercato interno. Si adopera per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, basato su una crescita economica equilibrata e sulla stabilità dei prezzi, su un'economia sociale di mercato fortemente competitiva, che mira alla piena occupazione e al progresso sociale, e su un elevato livello di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente." Inoltre l'articolo 191 del TFUE afferma che "la politica dell'Unione in materia ambientale contribuisce a perseguire i seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, protezione della salute umana, utilizzazione accorta e razionale

delle risorse naturali, promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale [...]”.

La dimensione globale del trasporto marittimo e l'impatto transfrontaliero dell'inquinamento atmosferico causato dalla combustione di combustibili contenenti zolfo richiedono la fissazione di norme comuni per tutti gli Stati membri. In assenza di tali norme, alle navi operanti nelle acque dell'UE si applicherebbero standard nazionali diversi. Un tale mosaico di norme renderebbe estremamente complicato e costoso il funzionamento dell'industria del trasporto marittimo nell'UE, creando quindi delle distorsioni del mercato interno.

Solo un'azione armonizzata a livello UE, che preveda un regime rafforzato di monitoraggio e applicazione delle norme, può garantire un'attuazione e un'applicazione effettiva degli standard internazionali sui combustibili in tutti gli Stati membri<sup>6</sup>.

## **Illustrazione dettagliata della proposta**

### **Articolo 1**

Questo articolo specifica nel dettaglio ognuno degli emendamenti proposti alla direttiva 1999/32/CE.

- (1) L'articolo 2 della direttiva 1999/32/CE è modificato per adeguare le definizioni di olio diesel marino e gasolio marino al più recente standard ISO e per ampliare la definizione di metodo di riduzione delle emissioni allineandola alla definizione di metodi equivalenti del regolamento 4 dell'Allegato VI riveduto della convenzione MARPOL.
- (2) L'articolo 3 è modificato per rivedere le disposizioni sul tenore massimo di zolfo dell'olio combustibile pesante in seguito all'adozione della direttiva 2010/75 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 sulle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento)<sup>7</sup>, che rifonda la legislazione europea sulle emissioni industriali.
- (3) L'articolo 3 bis è aggiunto allo scopo di garantire che i combustibili per uso marittimo non siano utilizzati o immessi sul mercato negli Stati membri se il loro tenore di zolfo supera lo standard generale del 3,5% per massa. In particolare, questa disposizione intende prevenire il rischio che la possibilità di utilizzare olio combustibile pesante in combinazione con metodi di riduzione delle emissioni in luogo di combustibili distillati a basso tenore di zolfo possa comportare l'utilizzo e l'immissione sul mercato di combustibile di scarsa qualità. I metodi di riduzione dovrebbero autorizzare la desolforazione di combustibile ad alto tenore di zolfo e la riduzione delle emissioni di anidride solforosa nell'aria. Tuttavia, se per la riduzione viene utilizzato del combustibile di scarsa qualità con elevato tenore di zolfo, ciò potrebbe portare allo scarico di acque reflue ad alta densità e avere effetti

---

<sup>6</sup> Una spiegazione più dettagliata del principio di sussidiarietà è disponibile nella valutazione di impatto che accompagna la presente proposta.

<sup>7</sup> GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17.

negativi sull'ambiente marino. Garantire una qualità minima del combustibile mira anche a prevenire il rischio di avarie al motore delle navi.

- (4) L'articolo 4 sul tenore massimo di zolfo nel gasolio è modificato per cancellare i riferimenti alle date di entrata in vigore dei limiti di zolfo divenute obsolete.
- (5) L'articolo 4 bis è modificato al fine di:
  - introdurre una nuova disposizione sullo standard sul tenore di zolfo nei combustibili applicabile fuori delle SECA (“standard generale”);
  - allineare gli standard sul tenore di zolfo nei combustibili applicabili nelle SECA all'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL;
  - introdurre il limite dello 0,1% del tenore di zolfo per le navi passeggeri che operano al di fuori delle SECA nel 2020, ricollegando in tal modo i requisiti per le navi passeggeri che operano fuori delle SECA con quelli per le SECA;
  - precisare che il registro dei fornitori locali di combustibile per uso marittimo che gli Stati membri sono obbligati a tenere deve essere a disposizione del pubblico;
  - cancellare i riferimenti superati;
  - dare alla Commissione mandato per designare nuove SECA sulla base della decisione dell'IMO.
- (6) L'articolo 4 ter è modificato per cancellare la deroga all'obbligo previsto all'articolo 4 ter, paragrafo 1, per determinate navi operanti nella Repubblica greca, in quanto il periodo per il quale era stata concessa è scaduto e per cancellare il riferimento alle date di entrata in vigore dei limiti di zolfo che sono divenute obsolete.
- (7) L'articolo 4 quater è modificato e sono aggiunti gli articoli 4 quinquies e 4 sexies per allineare la direttiva all'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL e adattarla al progresso tecnico. In particolare, la direttiva proposta impone agli Stati membri di autorizzare le navi ad utilizzare metodi di riduzione delle emissioni alternativi all'uso di combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo a condizione che vengano costantemente ottenute riduzioni delle emissioni di anidride solforosa equivalenti a quelle che verrebbero ottenute utilizzando del combustibile a basso tenore di zolfo. L'uso di metodi di riduzione delle emissioni è inoltre soggetto a determinati criteri per garantire che questi metodi non diano adito a gravi impatti negativi e a rischi per la salute umana e l'ambiente. I criteri saranno stabiliti dall'IMO, fatte salve eventuali integrazioni o modifiche introdotte con decisione della Commissione o, in assenza degli strumenti IMO, dalla Commissione europea. I metodi di riduzione delle emissioni che possono essere utilizzati da navi battenti bandiera degli Stati membri saranno approvati sulla base della direttiva 96/98/CE, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo<sup>8</sup> o

---

<sup>8</sup> GUL 46 del 17.2.1997, pag. 25.

sulla base della presente direttiva, dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, istituito dal regolamento 2099/2002/CE. La procedura e le condizioni per provare nuovi metodi di riduzione non subiscono variazioni.

- (8) L'articolo 6 è modificato dando mandato alla Commissione di specificare la frequenza di campionamento, i metodi di campionamento e la definizione di un campione rappresentativo del combustibile esaminato nonché per adeguare il metodo per determinare il tenore di zolfo e la procedura di verifica del combustibile ai più recenti standard tecnici internazionali.
- (9) L'articolo 7 è modificato per chiarire la portata della relazione sul tenore di zolfo dei combustibili interessati dalla direttiva che gli Stati membri devono presentare alla Commissione e per dare mandato alla Commissione di precisare il formato e il contenuto della relazione. L'emendamento inoltre allinea il paragrafo 4 dell'articolo 7 agli adeguamenti delle pertinenti disposizioni della direttiva al progresso tecnico e scientifico per mezzo delle nuove regole sulla comitatologia previste dal trattato di Lisbona.
- (10) L'articolo 8 è cancellato in quanto si riferisce ad una direttiva che è stata abrogata.
- (11) L'articolo 9 è cancellato in quanto la direttiva non prevede atti di esecuzione.
- (12) È aggiunto un articolo 9 bis che prevede le condizioni per l'esercizio del potere di adottare atti delegati da parte della Commissione europea.

## **Articolo 2**

L'articolo impone agli Stati membri di recepire la proposta di direttiva.

## **Articolo 3**

L'articolo riguarda la data di entrata in vigore della proposta di direttiva.

## **Articolo 4**

L'articolo indica gli Stati membri in quanto destinatari della proposta di direttiva.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

## **5. ALTRE OSSERVAZIONI**

La proposta della Commissione è accompagnata dalla comunicazione che, alla sezione 4, contiene suggerimenti sulle strategie per ottemperare alle norme e delinea gli strumenti esistenti e eventuali misure future che possono aiutare l'industria a superare le sue sfide in materia di ambiente.

La Commissione prevede inoltre di codificare la direttiva 1999/32/CE e i successivi emendamenti, tra cui la presente proposta di modifica, una volta adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Ciò servirà a rendere la direttiva 1999/32/CE più chiara sotto il profilo giuridico e di più facile lettura, contribuendo alla realizzazione della strategia dell'UE per una migliore regolamentazione.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 1999/32/CE 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<sup>9</sup>,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>10</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>11</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

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 in materia di ambiente adottato con decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>, 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) La direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE<sup>13</sup> stabilisce il tenore massimo di zolfo consentito per l'olio combustibile pesante, il gasolio e il gasolio per uso marittimo utilizzati nell'Unione.
- (3) Le emissioni provocate 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 contribuiscono all'acidificazione.

---

<sup>9</sup> GU C..., pag. .

<sup>10</sup> GU C..., pag. .

<sup>11</sup> GU C ... del ..., pag. .

<sup>12</sup> GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

<sup>13</sup> GU L 121 dell'11.5.1999, pag. 13.

- (4) In conformità alla direttiva 1999/32/CE la Commissione deve riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della direttiva e presentare eventuali proposte di emendamento, in particolare per quanto riguarda la riduzione di limiti di zolfo per il combustibile per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> (SECA), tenendo conto del lavoro effettuato nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
- (5) Nel 2008 è stata adottata una risoluzione di modifica dell'Allegato VI del protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 1973, modificato dal protocollo del 1978 ad essa relativo (di seguito "Convenzione MARPOL"), che contiene un regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi. L'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL è entrato in vigore il 1° luglio 2010.
- (6) L'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL introduce, tra l'altro, limiti più severi al contenuto di zolfo 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 (3,5% dal 1° gennaio 2012 e, in linea di principio, 0,50% dal 1° gennaio 2020). La maggior parte degli Stati membri sono tenuti a imporre alle navi l'uso di combustibile con un tenore massimo di zolfo dell'1,00% nelle SECA dal 1° luglio 2010 sulla base dei loro impegni internazionali. Al fine di assicurare la coerenza con il diritto internazionale nonché l'appropriata applicazione nell'Unione dei nuovi standard sul tenore di zolfo stabiliti a livello internazionale, è necessario allineare le disposizioni della 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 sia del combustibile che della tecnologia alternativa, è necessario non consentire l'uso o l'immissione sul mercato nell'Unione di combustibile per uso marittimo il cui tenore di zolfo supera lo standard generale del 3,5% per massa.
- (7) Le navi passeggeri operano per la maggior parte nei porti o vicino alle aree costiere e il loro impatto sulla salute umana e l'ambiente è significativo. Tali navi devono utilizzare combustibile per uso marittimo avente lo stesso tenore massimo di zolfo applicabile nelle SECA (1,5%). Dato che nelle SECA si applicheranno gli standard più severi sul tenore di zolfo, la necessità di migliorare la qualità dell'aria intorno ai porti e alle coste nelle zone non SECA giustifica l'applicazione degli stessi standard alle navi passeggeri. Tuttavia, l'introduzione di un nuovo standard SECA per le navi passeggeri dovrebbe essere differita di 5 anni per evitare possibili problemi connessi alla disponibilità di combustibile.
- (8) 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'applicazione della suddetta direttiva ha dimostrato che vi è la necessità di un regime di monitoraggio e applicazione più severo per garantirne la corretta applicazione. A questo 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 stabilire sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di non ottemperanza alle disposizioni della direttiva 1999/32/CE. Al fine di garantire una

maggior trasparenza delle informazioni, è inoltre opportuno che il registro dei fornitori locali di combustibile per uso marittimo rimanga a disposizione del pubblico.

- (9) La comunicazione da parte degli Stati membri a norma della direttiva 1999/32/CE si è rivelata insufficiente ai fini della verifica di conformità alle disposizioni della 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.
- (10) È necessario rivedere le disposizioni della direttiva 1999/32/CE sul tenore massimo di zolfo dell'olio combustibile pesante in 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)<sup>14</sup>, che rifonda la legislazione dell'Unione sulle emissioni industriali.
- (11) Conformarsi a bassi limiti di zolfo nel combustibile, in particolare nelle SECA, può portare ad un notevole aumento del prezzo dei combustibili per uso marittimo, 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. Si rendono necessarie soluzioni adeguate per ridurre i costi di adeguamento alla normativa a carico delle industrie interessate, come l'autorizzazione di metodi alternativi, maggiormente efficienti sotto il profilo dei costi, per la conformità alle norme rispetto al solo criterio del tenore nel combustibile, nonché l'offerta di supporto ove ciò si renda necessario. La Commissione, sulla base tra l'altro delle relazioni degli Stati membri, intende seguire da vicino l'impatto che avrà sul settore del trasporto marittimo la conformità ai nuovi standard qualitativi in materia di combustibile, in particolare per quanto riguarda l'eventuale spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre.
- (12) È necessario facilitare l'accesso ai metodi di riduzione delle emissioni. Tali metodi, purché non abbiano effetti negativi sull'ambiente, come gli ecosistemi marini, e siano sviluppati in conformità a meccanismi di approvazione e controllo appropriati, possono comportare riduzioni delle emissioni almeno equivalenti o anche superiori a quelle ottenute utilizzando combustibili a basso tenore di zolfo. I criteri relativi all'uso di metodi di riduzione delle emissioni saranno stabiliti dall'IMO, fatte salve eventuali integrazioni o modifiche con decisione della Commissione o, in assenza degli strumenti IMO, dalla Commissione europea. L'Unione dovrebbe riconoscere i metodi alternativi già noti, come l'utilizzo di sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo o il mix di combustibile e gas naturale liquefatto (LNG). È importante promuovere la sperimentazione e lo sviluppo di nuovi metodi di riduzione delle emissioni.
- (13) Al fine di stabilire la data di applicazione del limite di tenore di zolfo dello 0,50%, di designare nuove SECA, di approvare nuovi metodi alternativi di riduzione delle emissioni e di stabilire le condizioni adeguate per il loro utilizzo, di garantire il monitoraggio appropriato del tenore di zolfo dei combustibili, l'armonizzazione del contenuto e del formato delle relazioni degli Stati membri e di adeguare le disposizioni della direttiva al progresso tecnico e scientifico, è necessario delegare alla

---

<sup>14</sup> GUL 334 del 17.12.2010, pag. 17.

Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in merito alla fissazione della data a decorrere dalla quale si applicherà nell'Unione il tenore massimo di zolfo nel combustibile dello 0,50% per massa, alla designazione di nuove SECA sulla base della decisione dell'IMO, all'approvazione di nuovi metodi di riduzione delle emissioni non disciplinati dalla direttiva 96/98/CE del Consiglio<sup>15</sup> e alla fissazione, integrazione o modifica delle condizioni del loro uso, della specifica dei mezzi di campionamento e del monitoraggio delle emissioni e del tenore di zolfo, nonché del formato della relazione e della modifica dell'articolo 2, punti 1, 2, 3, 3 bis, 3 ter e 4 o dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a) e paragrafo 2, alla luce del progresso scientifico e tecnico e, ove pertinente, degli strumenti IMO. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga consultazioni adeguate, anche a livello di esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca la contemporanea, corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (14) È opportuno che l'attuale 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) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi<sup>16</sup>, assista la Commissione nell'approvazione delle tecnologie per la riduzione delle emissioni che non sono contemplate dalla direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo<sup>17</sup>. È necessario quindi modificare di conseguenza la direttiva 1999/32/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La direttiva 1999/32/CE è modificata come segue:

1. All'articolo 1, il paragrafo 2, lettera h), è sostituito dal seguente:

“h) ai combustibili utilizzati a bordo di navi che impiegano metodi di riduzione delle emissioni, in conformità agli articoli 4 quater e 4 quinquies.”

2. L'articolo 2 è così modificato:

- a) il testo dei punti 3 bis e 3 ter è sostituito dal testo seguente:

“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;

---

<sup>15</sup> GU L 241 del 29.8.1998, pag. 27.

<sup>16</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

<sup>17</sup> GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

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;”

b) 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, che ottemperi ai requisiti fissati nella 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, i requisiti di cui al paragrafo 1 non si applicano 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\*, che sono soggetti all'articolo 4, paragrafo 1, paragrafo 2 o paragrafo 3, lettera a), della suddetta direttiva e che rispettano i limiti di emissione di anidride solforosa per tali impianti, nella stessa previsti;
- b) negli impianti di combustione che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2001/80/CE, che sono soggetti all'articolo 4, paragrafo 3, lettera b) e all'articolo 4, paragrafo 6, della summenzionata direttiva e la cui media mensile di emissioni di anidride solforosa non supera 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, 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 mg/Nm<sup>3</sup>, 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

---

\* GUL 309 del 27.11.2001, pag. 1.

nelle lettere a) e b), non supera 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3% in volume, misurato a secco.

A decorrere dal 1° gennaio 2016, fatto salvo l'adeguato controllo delle emissioni da parte delle autorità competenti, i requisiti di cui al paragrafo 1 non si applicano agli oli combustibili pesanti usati:

- a) negli impianti di combustione che rientrano nel Capo III della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>\*\*</sup>, 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 in conformità alla direttiva, per i quali la media mensile delle emissioni di anidride solforosa non supera 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, 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 mg/Nm<sup>3</sup>, 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), non supera 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, 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 tutti gli impianti di combustione che utilizzano oli combustibili pesanti con una concentrazione di zolfo superiore a quella stabilita nel paragrafo 1 non possano operare senza l'autorizzazione di un'autorità competente nella quale siano specificati i limiti di emissione.”

b) Il paragrafo 3 è soppresso.

4. È inserito il seguente articolo 3 bis:

*“Articolo 3 bis*

**Tenore massimo di zolfo del combustibile per uso marittimo**

Gli Stati membri provvedono affinché non siano utilizzati o immessi nel loro territorio combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore al 3,5% in massa.”

---

<sup>\*\*</sup> GUL 334 del 17.12.2010, pag. 17.

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 zone 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 prendono tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento comprese nelle zone di controllo delle emissioni di SOx, 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° gennaio 2015.

Il presente paragrafo si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno dell'Unione.”

c) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

“1 bis. Gli Stati membri prendono 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% dal 1° gennaio 2012;

(b) 0,50% a partire dal 1° gennaio 2020.

Alla Commissione è dato mandato di adottare atti delegati a norma dell'articolo 9 bis della presente direttiva per quanto riguarda la data a partire dalla quale si applica lo standard relativo allo zolfo fissato alla lettera b) del presente paragrafo. In base alla valutazione dell'IMO in merito alla disponibilità di combustibile per uso marittimo con un tenore massimo di zolfo dello 0,50% in massa, di cui alla regola 14, paragrafo 8, dell'allegato VI della convenzione MARPOL, la suddetta data è il 1° gennaio 2020 o il 1° gennaio 2025.

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 e l'articolo 4 ter.”

d) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

“Alla Commissione è dato mandato di adottare atti delegati a norma dell'articolo 9 bis della presente direttiva per quanto riguarda la designazione di zone marittime come zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> sulla base della decisione dell'IMO a norma della regola 14, paragrafo 3, comma 2, dell'allegato VI della convenzione MARPOL.”

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

“4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento non comprese nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> 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 in massa a:

(c) 1,5%;

(d) 0,10% a partire dal 1° gennaio 2020.

5. Gli Stati membri impongono come condizione per l'ingresso delle navi nei porti dell'Unione la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di cambio del combustibile.

6. Gli Stati membri, a norma della regola 18 dell'allegato VI della convenzione MARPOL:

(a) tengono un registro, che deve essere 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) intervengano nei confronti di quei 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.”

(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 prendono tutte le misure necessarie per garantire che le navi in appresso non utilizzino combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,10% in massa:

- b) navi all'ormeggio nei porti dell'Unione, 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;
- d) 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 qualunque bandiera nei rispettivi porti, acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento, in alternativa all'utilizzo di combustibili per uso marittimo che soddisfano i requisiti di cui agli articoli 4 bis e 4 ter, fatto salvo il disposto dei paragrafi 2 e 3.

2. Le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni di cui al paragrafo 1 dovranno continuare a ottenere riduzioni delle emissioni di anidride solforosa che siano almeno equivalenti alle riduzioni che si sarebbero ottenute utilizzando combustibili per uso marittimo che soddisfano i requisiti di cui agli articoli 4 bis e 4 ter. Le emissioni di anidride solforosa derivanti dall'utilizzo di metodi di riduzione delle emissioni non devono superare i valori limite fissati nell'allegato 1.

3. I metodi di riduzione delle emissioni di cui al paragrafo 1 devono essere conformi ai criteri specificati negli strumenti di cui all'allegato 2.1, a meno che siano sostituiti o integrati dai criteri fissati all'allegato 2.2.

4. La Commissione riceverà il mandato di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 9 bis per quanto riguarda:

- la modifica o l'integrazione dei valori fissati all'allegato 1;

- la modifica o l'integrazione dell'elenco degli strumenti di cui all'allegato 2,1;
- l'istituzione, la modifica o l'integrazione dell'elenco dei criteri di cui all'allegato 2,2; nonché
- requisiti dettagliati ai fini del monitoraggio delle emissioni, ove opportuno.

La Commissione tiene conto, tra l'altro, del progresso scientifico e tecnologico nonché degli strumenti e degli standard pertinenti adottati dall'Organizzazione marittima internazionale.”

8. Sono inseriti i seguenti articoli 4 quinquies e 4 sexies:

*“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 nel campo di applicazione della direttiva 96/98/CE del Consiglio\* vengono approvati in conformità alle disposizioni della suddetta direttiva.

2. I metodi di riduzione delle emissioni che non rientrano nel paragrafo 1 sono approvati a norma della 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 che saranno elaborate dall'IMO,
- (b) dei risultati degli esperimenti effettuati ai sensi dell'articolo 4 sexies,
- (c) degli effetti sull'ambiente, incluse le riduzioni delle emissioni realizzabili e degli impatti sugli ecosistemi delle baie, dei porti e degli estuari,
- (d) della realizzabilità del monitoraggio e della verifica.”

*“Articolo 4 sexies*

**Sperimentazioni di nuovi metodi di riduzione delle emissioni**

Gli Stati membri possono, se del caso in cooperazione con altri Stati membri, approvare sperimentazioni di metodi di riduzione delle emissioni prodotte dalle navi sulle navi battenti la loro bandiera o in zone marittime sotto la loro

---

\* G.U. L 241 del 29.8.1998, pag. 27.

\*\* G.U. L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

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 seguenti condizioni:

- 1) la Commissione e lo Stato di approdo interessato siano informati per iscritto almeno 6 mesi prima dell'inizio degli esperimenti,
- 2) la durata dell'autorizzazione ad effettuare gli esperimenti non sia superiore a 18 mesi,
- 3) tutte le navi partecipanti installino apparecchiature a prova di manomissione per il monitoraggio continuo dei gas emessi dai fumaioli e le utilizzino per tutta la durata degli esperimenti,
- 4) tutte le navi coinvolte ottengano riduzioni delle emissioni almeno equivalenti a quelle che si otterrebbero applicando i limiti al tenore di zolfo dei combustibili specificati nella presente direttiva,
- 5) per tutta la durata delle sperimentazioni siano disponibili adeguati sistemi di gestione dei rifiuti prodotti dai metodi di riduzione delle emissioni,
- 6) sia valutato l'impatto sull'ambiente marino, e in particolare sugli ecosistemi delle baie, dei porti e degli estuari, per tutta la durata degli esperimenti, e
- 7) i risultati completi siano comunicati alla Commissione e messi a disposizione del pubblico entro 6 mesi dalla conclusione delle sperimentazioni.”

9. L'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per verificare mediante campionatura che il tenore di zolfo dei combustibili usati sia conforme agli articoli 3, 3 bis, 4, 4 bis e 4 ter. Il campionamento inizia dalla data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e, nel caso del combustibile per uso marittimo, al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime e nei porti di cui trattasi.

Verrà utilizzato uno dei seguenti metodi di campionamento, analisi e ispezione:

- a) 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<sup>\*</sup>, e analisi del suo tenore di zolfo,

---

\* Risoluzione MEPC.182(59), adottata il 17.7.2009.

b) campionamento e analisi del tenore di zolfo del combustibile per uso marittimo destinato alla combustione a bordo contenuto nei serbatoi e nei campioni sigillati a bordo delle navi,

c) verifica dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile.

La Commissione riceverà mandato per adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 9 bis per quanto riguarda:

i) la frequenza dei campionamenti;

ii) le indicazioni sulle modalità di campionamento adottate;

iii) la definizione di un campione rappresentativo del combustibile esaminato;

iv) le informazioni da registrare nei giornali di bordo e nei bollettini di consegna del combustibile.”

b) Il paragrafo 1 bis è soppresso.

c) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

“2. Il metodo di riferimento adottato per determinare il tenore di zolfo è il metodo ISO 8754 (2003).

Al fine di stabilire se il combustibile per uso marittimo consegnato e utilizzato a bordo delle navi sia conforme ai limiti del tenore di zolfo previsti dagli articoli 3, 3 bis, 4, 4 bis e 4 ter, viene fatto ricorso alla procedura di verifica del combustibile per i campioni di olio combustibile dell'allegato VI della convenzione MARPOL\*\*.”

10. L'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“1. Sulla base dei risultati del campionamento, dell'analisi e delle ispezioni effettuati a norma dell'articolo 6, entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sulla conformità agli standard relativi al tenore di zolfo stabiliti nella presente direttiva per l'anno civile precedente.”

b) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

“1 bis. Alla Commissione è dato mandato per l'adozione di atti delegati a norma dell'articolo 9 bis per quanto riguarda le informazioni da inserire nella relazione e il formato della stessa.”

c) sono soppressi i paragrafi 2 e 3.

---

\*\* Appendice VI alla Risoluzione MEPC.176(58) adottata il 10 ottobre 2008 (Convenzione MARPOL, allegato VI riveduto).

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

“4. Alla Commissione è dato mandato di adottare atti delegati a norma dell'articolo 9 bis per quanto riguarda gli adattamenti dell'articolo 2, punti 1, 2, 3, 3 bis, 3 ter e 4, dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a) e paragrafo 2, al progresso tecnico e scientifico.”

11. L'articolo 8 è soppresso.

12. L'articolo 9 è soppresso.

13. È inserito il seguente articolo 9 bis:

*“Articolo 9 bis*

### **Esercizio della delega**

1. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dal presente articolo.
  2. La delega di poteri di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1 bis) e 2), articolo 4 quater, paragrafo 4, articolo 6, paragrafo 1), articolo 7, paragrafo 1 bis) e articolo 7, paragrafo 4, sarà conferita alla Commissione per una durata indeterminata a decorrere dal [*data di entrata in vigore della presente direttiva*].
  3. La delega di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1 bis) e 2), articolo 4 quater, paragrafo 4, articolo 6, paragrafo 1), articolo 7, paragrafo 1 bis) e articolo 7, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca lascia impregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore.
  4. Non appena adottato un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
  5. Un atto delegato adottato ai sensi all'articolo 4 bis, paragrafo 1 bis) e 2), articolo 4 quater, paragrafo 4, articolo 6, paragrafo 1), articolo 7, paragrafo 1 bis) e articolo 7, paragrafo 4, entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un termine di due mesi a partire dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Detto termine può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.”
14. L'allegato della direttiva 1999/32/CE è sostituito dall'allegato della presente direttiva.

## *Articolo 2*

### **Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [12 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

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.

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*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a [...],

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## ALLEGATO

### *“ALLEGATO 1*

#### **Valori di emissione massimi per i metodi di riduzione di cui all'articolo 4 quater, paragrafo 2**

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

Tenore di zolfo del combustibile per uso marittimo (% m/m)	Rapporto emissione SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub> (% v/v)
4,50	195,0
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.  
- Nel caso di sistemi di depurazione dei gas di scarico che assorbono CO<sub>2</sub> durante il processo di depurazione dei gas di scarico è necessario misurare la CO<sub>2</sub> prima del processo di depurazione e utilizzare la concentrazione di CO<sub>2</sub> prima della depurazione con la concentrazione di SO<sub>2</sub> dopo la depurazione.”

“ALLEGATO 2

**Criteria per l'utilizzo di metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4 quater, paragrafo 3**

1. I metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4 quater devono essere conformi almeno ai criteri specificati nei seguenti strumenti, se opportuno:

<i>Metodo di riduzione delle emissioni</i>	<i>Decisione della Commissione pertinente</i>
<i>Mix di combustibile per uso marittimo e gas evaporato</i>	Decisione della Commissione, 2010/769/UE 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 ter 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 [notificata con il numero C(2010) 328] Testo rilevante ai fini del SEE (GU L 328 del 14.12.2010, pag. 15).
<i>Dispositivo di depurazione dei gas di scarico:</i>	Risoluzione dell'IMO MEPC.184(59), adottata il 17 luglio 2009.

2. Le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni a norma dell'articolo 4 quater devono:

- monitorare costantemente e registrare le emissioni di anidride solforosa e
- documentare in modo esauriente che qualunque flusso di rifiuti scaricato in mare, tra cui le baie, i porti e gli estuari non abbia alcun impatto negativo importante e non ponga rischi per la salute e l'ambiente.”