



Bruxelles, 15.7.2014
COM(2014) 466 final

2014/0216 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione)

RELAZIONE

1. Nel contesto dell'Europa dei cittadini, la Commissione attribuisce grande importanza alla semplificazione e alla chiara formulazione della normativa dell'Unione, affinché diventi più comprensibile e accessibile ai cittadini, offrendo loro nuove possibilità di far valere i diritti che la normativa sancisce.

Questo obiettivo non può essere realizzato fintanto che le innumerevoli disposizioni, modificate a più riprese e spesso in modo sostanziale, rimangono sparse, costringendo chi le voglia consultare a ricercarle sia nell'atto originario sia negli atti di modifica. L'individuazione delle norme vigenti richiede pertanto un notevole impegno di ricerca e di comparazione dei diversi atti.

Per tale motivo è indispensabile codificare le disposizioni che hanno subito frequenti modifiche, se si vuole che la normativa sia chiara e trasparente.

2. Il 1° aprile 1987 la Commissione ha deciso¹ di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche a intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni.
3. Le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo (dicembre 1992) hanno ribadito questa necessità², sottolineando l'importanza della codificazione, poiché offre la certezza del diritto applicabile a una determinata materia in un preciso momento.

La codificazione va effettuata nel pieno rispetto dell'iter di adozione della legislazione dell'Unione.

Dal momento che in sede di codificazione nessuna modificazione di carattere sostanziale può essere apportata agli atti che ne fanno oggetto, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno concluso un accordo interistituzionale, del 20 dicembre 1994, per un metodo di lavoro accelerato che consenta la rapida adozione degli atti di codificazione.

4. Lo scopo della presente proposta è quello di avviare la codificazione della 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/CEE³. La nuova direttiva sostituisce le varie direttive che essa incorpora⁴, preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente le modifiche formali necessarie ai fini dell'opera di codificazione.
5. La proposta di codificazione è stata elaborata sulla base del consolidamento preliminare, in 22 lingue ufficiali, della direttiva 1999/32/CE e degli strumenti di modifica della stessa, effettuato dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, attraverso un sistema di elaborazione dati. Nei casi in cui è stata assegnata una nuova numerazione agli articoli, la concordanza tra la vecchia e la nuova numerazione è esposta in una tavola che figura all'allegato IV della direttiva codificata.

¹ COM(87) 868 PV.

² V. allegato 3, parte A, delle conclusioni.

³ Iscritta nel programma legislativo per il 2014.

⁴ V. allegato III, parte A, della presente proposta.

↓ 1999/32/CE (adattato)

2014/0216 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione)

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 europeo⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni⁶,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓

- (1) La direttiva 1999/32/CE del Consiglio⁷ è stata modificata in modo sostanziale a più riprese⁸. A fini di razionalità e chiarezza occorre provvedere alla codificazione di tale direttiva.

↓ 2012/33/UE considerando 1

- (2) 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 Consiglio⁹, 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.

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ Direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 2009, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE (GU L 121 dell'11.5.1999, pag. 13).

⁸ V. allegato III.

⁹ Decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 luglio 2002 che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1).

↓ 2012/33/UE considerando 2

- (3) 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.
-

↓ 2012/33/UE considerando 3
(adattato)

- (4) ☒ La presente direttiva ☒ 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.
-

↓ 2012/33/UE considerando 4

- (5) 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.
-

↓ 1999/32/CE considerando 4

- (6) L'acidificazione e l'anidride solforosa atmosferica danneggiano gli ecosistemi sensibili, riducono la biodiversità e il valore paesaggistico, ed hanno inoltre un impatto negativo sulle coltivazioni e sulla crescita forestale. La pioggia acida sulle città può causare danni rilevanti agli edifici e al patrimonio architettonico. L'inquinamento dovuto all'anidride solforosa può anche avere una notevole incidenza sulla salute umana, soprattutto per le fasce della popolazione che soffrono di malattie respiratorie.
-

↓ 1999/32/CE considerando 5
(adattato)

- (7) L'acidificazione è un fenomeno transfrontaliero che esige soluzioni a livello ☒ unionale ☒, nazionale e locale.
-

↓ 1999/32/CE considerando 6

- (8) Le emissioni di anidride solforosa contribuiscono alla formazione di particelle nell'atmosfera.

↓ 2012/33/UE considerando 5

- (9) 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.
-

↓ 2012/33/UE considerando 6
(adattato)

- (10) È opportuno che gli Stati membri sostengano l'utilizzo di un sistema elettrico ☒ di terra ☒, poiché attualmente l'alimentazione elettrica delle navi è di solito assicurata da motori ausiliari.
-

↓ 1999/32/CE considerando 7
(adattato)

- (11) ☒ L'Unione ☒ e i singoli Stati membri sono parti contraenti della convenzione UNECE sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza. Il secondo protocollo UNECE sull'inquinamento transfrontaliero da anidride solforosa prevede che le parti contraenti riducano le emissioni di tale sostanza ☒ in misura ☒ pari o superiore alla riduzione del 30 % specificata nel primo protocollo e tale secondo protocollo UNECE parte dalla premessa che i carichi e livelli critici continueranno ad essere superati in alcune zone sensibili. Si richiederanno ancora ulteriori misure di riduzione delle emissioni di anidride solforosa. Le parti contraenti dovrebbero pertanto operare ulteriori riduzioni significative delle emissioni di anidride solforosa.
-

↓ 1999/32/CE considerando 8

- (12) Lo zolfo naturalmente presente in piccole quantità nel petrolio e nel carbone da decenni è stato riconosciuto come la fonte principale delle emissioni di anidride solforosa che sono una delle grandi cause delle "piogge acide" e uno dei principali fattori all'origine dell'inquinamento atmosferico registrato in molte zone urbane e industriali.
-

↓ 1999/32/CE considerando 10
(adattato)

- (13) Degli studi hanno indicato che i vantaggi che si ottengono riducendo le emissioni di anidride solforosa mediante riduzioni del tenore di zolfo dei combustibili ☒ nel quadro della presente direttiva ☒ saranno spesso notevolmente superiori ai costi stimati per l'industria. La tecnologia necessaria per ridurre il tenore di zolfo dei combustibili liquidi esiste ed è ben consolidata.

↓ 1999/32/CE considerando 13 e
2012/33/UE considerando 15
(adattato)

- (14) A norma dell'articolo 193 del TFUE, la presente direttiva non dovrebbe impedire agli Stati membri di mantenere e di prendere provvedimenti di protezione più rigorosi al fine di incoraggiare un'attuazione precoce delle disposizioni riguardanti il tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo, per esempio mediante l'uso di metodi di riduzione delle emissioni al di fuori delle SECA (zone di controllo delle emissioni di SO_x). Tali provvedimenti devono essere compatibili con i trattati e devono essere notificati alla Commissione.

↓ 1999/32/CE considerando 14
(adattato)

- (15) Gli Stati membri, prima di introdurre provvedimenti di protezione più rigorosi, devono notificare alla Commissione i progetti di detti provvedimenti, secondo la direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰.

↓ 2005/33/CE considerando 8
(adattato)

- (16) Il TFUE impone di tener conto delle caratteristiche specifiche delle regioni ultraperiferiche dell'Unione. Tali regioni sono i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre, Madera e le isole Canarie.

↓ 1999/32/CE considerando 15

- (17) Con riferimento al limite per il tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, è opportuno prevedere deroghe per gli Stati membri o alcune loro regioni quando lo consentano le condizioni ambientali.

↓ 1999/32/CE considerando 16
(adattato)

- (18) Con riferimento al limite per il tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, è anche opportuno prevedere deroghe per l'uso di tale olio negli impianti di combustione conformi ai valori limiti di emissione stabiliti dalla direttiva 2001/80/CE

¹⁰ Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37).

del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ o dall'allegato V della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

↓ 1999/32/CE considerando 17
(adattato)

- (19) Per gli impianti di combustione delle raffinerie esclusi dal campo d'applicazione della lettera d) del paragrafo 2 dell'articolo 3 o della lettera c) del paragrafo 3 dell'articolo 3, ☒ della presente direttiva ☒ il valore medio delle emissioni di anidride solforosa non dovrebbe essere superiore ai limiti stabiliti nella direttiva 2001/80/CE o nell'allegato V della direttiva 2010/75/UE, o in eventuali revisioni delle stesse ☒ direttive ☒. Nell'applicare la presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero tener ☒ presente ☒ che la sostituzione di combustibili diversi da quelli contemplati all'articolo 2 della presente direttiva non ☒ deve ☒ provocare un aumento delle emissioni di sostanze inquinanti acide.
-

↓ 2012/33/UE considerando 8

- (20) Nel 2008 l'Organizzazione marittima internazionale (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.
-

↓ 2012/33/UE considerando 9
(adattato)

- (21) L'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL introduce, tra l'altro, limiti al contenuto di zolfo più ☒ rigorosi ☒ 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, ☒ in base ☒ 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, ☒ la presente direttiva deve essere rispondente all'☒ allegato VI riveduto della convenzione MARPOL. Al fine di assicurare un livello qualitativo minimo del combustibile utilizzato dalle navi ☒ per ottemperare ☒ alle norme ☒ in

¹¹ 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 (GU L 309 del 27.11.2001, pag. 1).

¹² Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17).

base al combustibile o alle tecnologie, non dovrebbe essere consentito l'uso nell'Unione di combustibile per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi 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.

↓ 2012/33/UE considerando 10
(adattato)

- (22) A norma delle procedure IMO sono possibili modifiche all'allegato VI della convenzione MARPOL per quanto riguarda le SECA. 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 presente direttiva con le norme IMO relative alle SECA.
-

↓ 2012/33/UE considerando 11
(adattato)

- (23) 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 validi argomenti, basati su motivazioni ambientali ed economiche e suffragati da dati scientifici.
-

↓ 2012/33/UE considerando 12

- (24) 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.
-

↓ 2012/33/UE considerando 13

- (25) 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.
-

↓ 1999/32/CE considerando 21
(adattato)

- (26) L'Unione continuerà a patrocinare una protezione più efficace delle aree sensibili alle emissioni di SO_x e la riduzione del normale valore limite per gli oli combustibili per uso bordo presso l'IMO.

↓ 2012/33/UE considerando 14
(adattato)

- (27) 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 rigorose 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.

↓ 2012/33/UE considerando 16
(adattato)

- (28) 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 ulteriormente la possibilità di consentire e incoraggiare l'installazione di motori a gas sulle navi.

↓ 2012/33/UE considerando 17
(adattato)

- (29) La corretta applicazione degli obblighi in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo è necessaria per il conseguimento degli obiettivi della presente direttiva. 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 rigoroso per garantire la corretta attuazione della presente 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 contro la violazione delle disposizioni della presente direttiva. 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.

↓ 2012/33/UE considerando 18
(adattato)

- (30) La presente direttiva deve contenere indicazioni dettagliate per quanto riguarda il contenuto e il formato della relazione per garantire delle comunicazioni armonizzate.

↓ 2012/33/UE considerando 20
(adattato)

- (31) ☒ L'obbligo di garantire ☒ 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 ☒ dall'applicazione della ☒ normativa, come l'autorizzazione di metodi alternativi per ☒ l'ottemperanza ☒ alla normativa, economicamente più efficienti di quelli basati sui combustibili e la fornitura, ove necessario, di sostegno. La Commissione, ☒ fondandosi segnatamente sulle ☒ relazioni degli Stati membri, sorveglierà attentamente ☒ gli effetti dell'applicazione al ☒ settore del trasporto marittimo ☒ delle ☒ 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.

↓ 2012/33/UE considerando 21

- (32) 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.

↓ 2012/33/UE considerando 22

- (33) I costi associati ai nuovi obblighi di riduzione delle emissioni di anidride solforosa potrebbero determinare uno spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre e 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.

↓ 2012/33/UE considerando 23

- (34) 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 tali misure di sostegno siano compatibili con il mercato interno conformemente agli articoli 107 e 108 del 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.

↓ 2012/33/UE considerando 24
(adattato)

- (35) 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 o l'uso di biocarburanti. È importante promuovere la sperimentazione e lo sviluppo di nuovi metodi di riduzione delle emissioni ☒, in particolare ☒ al fine di limitare lo spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre.
-

↓ 2012/33/UE considerando 25

- (36) 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.
-

↓ 2012/33/UE considerando 26
(adattato)

- (37) La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e ☒ con i soggetti interessati ☒, 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".
-

↓ 1999/32/CE considerando 23

- (38) In caso di interruzione dell'approvvigionamento di greggio, di prodotti petroliferi o di altri idrocarburi, la Commissione può autorizzare l'applicazione di un limite più elevato sul territorio di uno Stato membro.

↓ 1999/32/CE considerando 24

- (39) Gli Stati membri dovrebbero introdurre opportuni sistemi per controllare l'osservanza della presente direttiva. Dovrebbero essere periodicamente inviate alla Commissione relazioni sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi.
-

↓ 2012/33/UE considerando 30
(adattato)

- (40) Il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE dovrebbe essere delegato alla Commissione ☒ per la ☒ modifica dei valori equivalenti di emissione e dei criteri per l'utilizzazione di metodi di riduzione delle emissioni ☒ definiti negli allegati della presente ☒ direttiva ☒ (al fine di adattare tali valori e criteri ☒ al progresso scientifico e tecnico e in modo da garantire una piena coerenza con i pertinenti strumenti dell'IMO), ☒ nonché per la ☒ modifica ☒ delle disposizioni ☒ dell'articolo 2, lettere da a) ad e) e p), dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b), punto i), o dell'articolo 13, paragrafo 3, della ☒ presente ☒ direttiva ☒ (☒ al fine di adattare ☒ tali ☒ disposizioni 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.
-

↓ 2012/33/UE considerando 31
(adattato)

- (41) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della ☒ presente ☒ direttiva, 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 Commissione¹³.
-

↓ 2012/33/UE considerando 32

- (42) 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 e recante modifica dei regolamenti in materia

¹³ 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 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi¹⁴, 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 marittimo¹⁵.

↓ 2012/33/UE considerando 29
(adattato)

- (43) Sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive sono importanti ai fini dell'attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero includere in tali sanzioni delle sanzioni pecuniarie calcolate in modo tale da garantire che i responsabili siano privati almeno dei benefici economici derivanti dalla violazione commessa e da aumentare gradualmente per le violazioni ripetute. Gli Stati membri dovrebbero notificare le disposizioni in materia di sanzioni alla Commissione.
-

↓

- (44) La presente direttiva deve far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione delle direttive indicati nell'allegato III, parte B,
-

↓ 1999/32/CE

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Finalità e ambito di applicazione

1. Scopo della presente direttiva è ridurre le emissioni di anidride solforosa derivanti dalla combustione di alcuni tipi di combustibili liquidi, diminuendo così gli effetti nocivi di tali emissioni per le persone e l'ambiente.

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 1

2. La riduzione delle emissioni di anidride solforosa dovute alla combustione di alcuni combustibili liquidi derivati dal petrolio è ottenuta imponendo limiti al tenore di zolfo di questi combustibili come condizione per il loro utilizzo nel territorio, nelle acque territoriali e nelle zone economiche esclusive o zone di controllo dell'inquinamento degli Stati membri.

Tuttavia i limiti al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi derivati dal petrolio stabiliti dalla presente direttiva non si applicano:

¹⁴ 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 (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1).

¹⁵ Direttiva 96/98/CE del Consiglio del 20 dicembre 1996 sull'equipaggiamento marittimo (GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25).

- a) ai combustibili destinati a fini di ricerca e sperimentazione;
 - b) ai combustibili destinati alla trasformazione prima della combustione finale;
 - c) ai combustibili destinati alla trasformazione nell'industria della raffinazione;
-

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 1
(adattato)

- d) ai combustibili utilizzati e immessi sul mercato nelle regioni ultraperiferiche dell'Unione , a condizione che gli Stati membri interessati assicurino che in tali regioni:
-

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 1

- i) le norme di qualità dell'aria siano rispettate;
 - ii) gli oli combustibili pesanti non siano utilizzati se il loro tenore di zolfo supera il 3 % in massa;
- e) ai combustibili utilizzati dalle navi da guerra e da altre navi in servizio militare. Tuttavia, ciascuno Stato membro si sforza di assicurare che tali navi operino in modo compatibile, nella misura in cui ciò sia ragionevole e praticabile, con la presente direttiva, adottando appropriate misure che non ostacolino le operazioni o le capacità operative di queste navi;
 - f) a qualsiasi impiego di combustibili a bordo di una nave necessario per garantire specificamente la sicurezza di una nave o per salvare vite in mare;
 - g) a qualsiasi impiego di combustibili a bordo di una nave reso necessario dal danneggiamento della medesima o delle sue attrezzature, a condizione che siano state prese tutte le precauzioni ragionevoli, dopo il verificarsi del danno, per impedire o ridurre al minimo le emissioni in eccesso e che vengano quanto prima adottate misure per ovviare al danno. Ciò non si applica se il proprietario o comandante ha agito con l'intento di causare danni o sconsideratamente;
-

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 1

- h) fatto salvo l'articolo 5, ai combustibili utilizzati a bordo di navi che impiegano metodi di riduzione delle emissioni conformemente agli articoli 8 e 10.
-

↓ 1999/32/CE

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 2 lett. a)
(adattato)

- a) «olio combustibile pesante»:
- i) 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
 - ii) qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, diverso dal gasolio di cui alla lettera b) e diverso dai combustibili per uso marittimo di cui alle lettere c), d) ed e) , 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;
- b) «gasolio»:
- i) 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
 - ii) 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 Consiglio¹⁶, sono esclusi da tale definizione. I combustibili utilizzati dalle macchine mobili non stradali e dai trattori agricoli sono anch'essi esclusi da tale definizione;

↓ 2009/30/CE art. 2 par. 1 lett. a)
(adattato)

- c) «combustibile per uso marittimo»: qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio destinato all'uso o in uso a bordo di una nave, compresi i combustibili definiti nell'ISO 8217. Tale definizione comprende qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio in uso a bordo di navi adibite alla navigazione interna o di imbarcazioni da diporto, quali definite rispettivamente all'articolo 2 della direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷, e all'articolo 1

¹⁶ Direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998 relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio (GU C 350 del 28.12.1998, pag. 58).

¹⁷ Direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1997 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (GU C 59 del 27.2.1998, pag. 1).

paragrafo 3 della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸, quando tali navi o imbarcazioni sono in mare;

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 2 lett. b)

- d) «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;
 - e) «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;
-

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 2 lett. d)
(adattato)

- f) «Convenzione MARPOL»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal relativo protocollo del 1978;
- g) «Allegato VI della convenzione MARPOL»: l'allegato, intitolato "Regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi", della convenzione MARPOL;
- h) «zone di controllo delle emissioni di SOx»: le zone marittime definite tali dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ai sensi dell'allegato VI della convenzione MARPOL;
- i) «nave passeggeri»: nave che trasporti più di dodici passeggeri, ove per passeggero si intende qualsiasi persona che non sia:
 - i) il comandante, un membro dell'equipaggio o altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo di una nave in relazione all'attività della nave stessa, e
 - ii) un bambino di età inferiore ad un anno;
- j) «servizio di linea»: una serie di traversate effettuate da navi passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
 - i) in base ad un orario pubblicato, oppure
 - ii) con traversate regolari o frequenti tali da essere equiparabili ad un orario riconoscibile;
- k) «nave da guerra»: una nave che appartiene alle forze armate di uno Stato, che porta i segni distintivi esteriori delle navi militari della sua nazionalità ed è posta sotto il comando di un ufficiale di marina debitamente incaricato dal governo dello Stato e iscritto nell'apposito Ruolo degli ufficiali o in un documento equipollente, e il cui equipaggio sia sottoposto alle regole della disciplina militare;

¹⁸ Direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 1994 sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto (GU L 164 del 30.6.1994, pag. 15).

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 2 lett. d)
(adattato)

- l) «navi all'ormeggio»: qualsiasi nave ormeggiata in sicurezza o ancorata in un porto ☒ dell'Unione ☒ per le operazioni di carico, scarico o ☒ alloggiamento ☒ (hotelling), compreso il periodo trascorso senza effettuare tali operazioni;
-

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 2 lett. d)
(adattato)

- m) «immissione sul mercato»: la fornitura o messa a disposizione di terzi, a pagamento o gratuitamente, ovunque nelle giurisdizioni degli Stati membri, di combustibili per uso marittimo a scopo di combustione a bordo. È esclusa la fornitura o la messa a disposizione di combustibili per uso marittimo per l'esportazione all'interno di cisterne della nave;
- n) «regioni ultraperiferiche»: i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre, Madera e le Isole Canarie, ai sensi dell'articolo 349 del ☒ TFUE ☒;
-

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 2 lett c)
(adattato)

- o) «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, ☒ che siano ☒ utilizzati come alternativa al combustibile per uso marittimo a basso tenore di zolfo conforme ai requisiti fissati nella presente direttiva e ☒ siano ☒ verificabili, quantificabili ☒ e soggetti ad applicazione anche coattiva ☒;
-

↓ 1999/32/CE

- p) «metodo ASTM»: i metodi stabiliti dalla "American Society for Testing and Materials" nell'edizione 1976 delle definizioni e specifiche tipo per il petrolio e i prodotti lubrificanti;
- q) «impianto di combustione»: qualsiasi apparato tecnico nel quale i combustibili vengono ossidati al fine di usare il calore prodotto.

Articolo 3

Tenore massimo di zolfo dell'olio combustibile pesante

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, che sono soggetti all'articolo 4, paragrafi 1 o 2 o all'articolo 4, paragrafo 3, lettera a), di tale direttiva e che rispettano i limiti di emissione di anidride solforosa stabiliti per siffatti impianti in 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 mg/Nm³, 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/Nm³, 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 mg/Nm³, 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 monitoraggio 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 di anidride solforosa previsti per siffatti impianti nell'allegato V della suddetta direttiva o, quando tali valori limite delle emissioni non sono applicabili a norma di tale direttiva, per i quali la media mensile delle emissioni di anidride solforosa non supera 1 700 mg/Nm³, 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/Nm³, 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 mg/Nm³, 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.

↓ 1999/32/CE

Articolo 4

Tenore massimo di zolfo nel gasolio

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 5

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

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 4

Articolo 5

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 8 con sistemi a circuito chiuso.

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 5

Articolo 6

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 6 lett. a)
(adattato)

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 SO_x ☒ , ☒ e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti dell'Unione

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 6 lett. c)

1. 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 18 giugno 2014;
- 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 2 e 4 del presente articolo e l'articolo 7.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 6 lett. b)

2. 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° 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.

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 5
(adattato)

3. ☒ Per ogni nuova zona marittima, compresi i porti, designata dall'IMO conformemente alla regola 14, paragrafo 3, lettera b), dell'allegato VI della convenzione MARPOL, il paragrafo 2 del presente articolo si applica decorsi 12 mesi dall'entrata in vigore della designazione. ☒

4. Gli Stati membri sono responsabili dell'applicazione del paragrafo 2 almeno per quanto riguarda:

- le navi battenti la loro bandiera; e
- nel caso degli Stati membri che confinano con zone di controllo delle emissioni di SO_x, le navi battenti qualsiasi bandiera mentre si trovano nei loro porti.

Gli Stati membri possono inoltre prendere misure addizionali di applicazione nei riguardi delle altre navi conformemente al diritto marittimo internazionale.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 6 lett. d)
(adattato)

5. 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 SO_x☒, ☒ 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.

6. Gli Stati membri impongono la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di cambio del combustibile.

7. 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 nei propri porti e terminali.

8. 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, che ha tentato di individuare fonti alternative ☒ per l'acquisto di tale ☒ combustibile in seguito all'indisponibilità dello stesso nel luogo previsto e che, nonostante si sia adoperata al massimo per ottenere combustibile per uso marittimo conforme alla presente direttiva, ☒ tale combustibile ☒ 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.

Ogni è tenuta a notificare 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 adottato la prova della mancata disponibilità di combustibile per uso marittimo conforme alla presente direttiva.

9. 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.

10. 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.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 7
(adattato)

Articolo 7

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 di terra .

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 8

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 6 e 7, fatti salvi i paragrafi 2 e 4 del presente articolo.

2. Le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni di cui al paragrafo 1 devono raggiungere costantemente riduzioni delle emissioni di anidride solforosa che siano almeno equivalenti alle riduzioni che si otterrebbero utilizzando combustibili per uso marittimo conformi ai requisiti di cui agli articoli 6 e 7. I valori di emissione equivalenti sono stabiliti conformemente all'allegato I.

3. 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.

4. I metodi di riduzione delle emissioni di cui al paragrafo 1 devono essere conformi ai criteri specificati negli strumenti di cui all'allegato II.

5. 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 , conformemente all'articolo 16, atti delegati recanti modifica degli 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 17, paragrafo 2.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 8 (adattato)

Articolo 9

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 sono approvati in conformità di detta 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, tenendo conto:

- a) delle linee guida elaborate dall'IMO;
- b) dei risultati delle sperimentazioni effettuate ai sensi dell'articolo 10;

- c) degli effetti sull'ambiente, con particolare riguardo alle riduzioni delle emissioni realizzabili, e agli impatti sugli ecosistemi in baie, porti ed estuari; nonché
- d) della realizzabilità del monitoraggio e della verifica.

Articolo 10

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 6 e 7, 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 11

Misure finanziarie

Gli Stati membri possono adottare misure finanziarie a favore degli operatori interessati dalla presente direttiva, qualora tali misure finanziarie siano conformi alle norme in materia di aiuti di Stato vigenti e da adottarsi in tale settore.

↓ 1999/32/CE (adattato)

Articolo 12

Mutamenti nell'approvvigionamento di combustibili

Qualora un mutamento improvviso nell'approvvigionamento di greggio, di prodotti petroliferi, o di altri idrocarburi renda difficile per uno Stato membro l'applicazione dei limiti massimi

del tenore di zolfo di cui agli articoli 3 e 4, detto Stato membro ne informa la Commissione. La Commissione può autorizzare l'applicazione di un limite più elevato sul territorio di detto Stato membro, per un periodo non superiore a sei mesi. La sua decisione viene notificata al Consiglio e agli Stati membri. Ogni Stato membro può deferire al Consiglio, entro un mese, la decisione della Commissione. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione differente entro due mesi.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 9
(adattato)

Articolo 13

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 da 3 a 7. 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 mentre si trovano nelle zone marittime e nei porti in questione . I campioni sono analizzati senza indebito ritardo.

2. 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
- b) ove appropriato, le seguenti modalità di campionamento e analisi:
 - i) 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 ai fini dell'accertamento della 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
 - ii) campionamento e analisi del tenore di zolfo del combustibile per uso marittimo destinato alla combustione a bordo contenuto nei serbatoi, ove fattibile sotto il profilo tecnico ed economico, e nei campioni sigillati a bordo delle navi.

3. 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 da 4 a 7, si ricorre alla procedura di verifica del combustibile stabilita nell'appendice VI dell'allegato VI della convenzione MARPOL.

4. 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 \boxtimes del \boxtimes campione rappresentativo del combustibile esaminato.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

↓ 2005/33/CE art. 1 par. 7

Articolo 14

Relazioni e riesame

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 10
lett. a)

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, sulla base dei risultati del campionamento, dell'analisi e delle ispezioni effettuati conformemente all'articolo 13, 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 6, paragrafo 8, 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.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 10
lett. c) (adattato)

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, \boxtimes in particolare \boxtimes : delle relazioni annuali presentate conformemente ai paragrafi 1 e 3; della qualità dell'aria e dell'acidificazione rilevate; dei costi del combustibile; dell'impatto economico potenziale e del trasferimento modale \boxtimes osservato \boxtimes ; e dei progressi conseguiti nella riduzione delle emissioni prodotte dalle navi.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 10
lett. b) (adattato)

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione riguardo alle informazioni da inserire nella relazione e al formato della relazione \boxtimes di cui al paragrafo 1 \boxtimes . Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 10 lett. d) (adattato)

Articolo 15

⊠ **Adeguamento al progresso scientifico e tecnico** ⊠

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 riguardo agli adeguamenti al progresso tecnico e scientifico dell'articolo 2, lettere da a) ad e) e p), dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b), punto i) e dell'articolo 13, paragrafo 3. 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.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 13

Articolo 16

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 8, paragrafo 5, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 17 dicembre 2012. 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.
3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 5 e all'articolo 15, 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 8, paragrafo 5, e dell'articolo 15, 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.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 12

Articolo 17

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

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.

↓ 2012/33/UE art. 1 par. 14
(adattato)

Articolo 18

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva.

Le sanzioni stabilite devono essere effettive, proporzionate e dissuasive e possono includere ☒ sanzioni pecuniarie ☒ calcolate in modo tale da garantire che i responsabili siano privati almeno dei benefici economici derivanti dalla ☒ violazione commessa ☒ e ☒ da aumentare ☒ gradualmente per le ☒ violazioni ☒ ripetute.

↓

Articolo 19

Abrogazione

La direttiva 1999/32/CE, modificata dalle direttive di cui all'allegato III, parte A, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione indicati all'allegato III, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato IV.

↓ 1999/32/CE (adattato)

Articolo 20

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ☒ 19 giugno 2014 ☒.

↓ 1999/32/CE

Articolo 21

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente