



**UNIONE EUROPEA**

**IL PARLAMENTO EUROPEO**

**IL CONSIGLIO**

---

**Strasburgo, 11 maggio 2016  
(OR. en)**

**2014/0216 (COD)  
LEX 1664**

**PE-CONS 24/1/15  
REV 1**

**CODIF 49  
ECO 45  
INST 113  
MI 234  
CODEC 523**

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
RELATIVA ALLA RIDUZIONE DEL TENORE DI ZOLFO  
DI ALCUNI COMBUSTIBILI LIQUIDI (CODIFICAZIONE)**

**DIRETTIVA (UE) 2016/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**dell'11 maggio 2016**

**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 europeo<sup>1</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 12 del 15.1.2015, pag. 117.

<sup>2</sup> Posizione del Parlamento europeo del 9 marzo 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio dell'11 aprile 2016.

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 1999/32/CE del Consiglio<sup>1</sup> ha subito varie e sostanziali modifiche<sup>2</sup>. A fini di chiarezza e razionalizzazione è opportuno procedere alla sua codificazione.
- (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 Consiglio<sup>3</sup> e nel settimo programma di azione per l'ambiente adottato con decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</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.
- (3) L'articolo 191, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) dispone che la politica dell'Unione in materia ambientale debba mirare a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione.
- (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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> V. allegato III, parte A.

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 «Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta» (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 171).

- (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.
- (6) L'acidificazione e l'anidride solforosa atmosferica danneggiano gli ecosistemi sensibili, riducono la biodiversità e il valore paesaggistico ed hanno 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.
- (7) L'acidificazione è un fenomeno transfrontaliero che esige soluzioni a livello di Unione, oltre che a livello nazionale o locale.
- (8) Le emissioni di anidride solforosa contribuiscono alla formazione di particelle nell'atmosfera.
- (9) L'inquinamento atmosferico provocato dalle navi all'ormeggio rappresenta uno dei maggiori problemi di molte città portuali nello sforzo di rispettare i valori limite dell'Unione sulla qualità dell'aria.
- (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.

- (11) L'Unione e i singoli Stati membri sono parti contraenti della convenzione UNECE del 13 novembre 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza. Il secondo protocollo UNECE sull'inquinamento transfrontaliero da anidride solforosa stabilisce che le parti contraenti riducano le emissioni di tale sostanza in misura pari o superiore alla riduzione del 30% specificata nel primo protocollo e 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.
- (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.
- (13) Alcuni studi hanno indicato che i vantaggi che si ottengono riducendo le emissioni di anidride solforosa mediante riduzioni del tenore di zolfo dei combustibili saranno spesso notevolmente superiori ai costi stimati per l'industria nel quadro della presente direttiva. La tecnologica necessaria per ridurre il tenore di zolfo dei combustibili liquidi esiste ed è ben consolidata.
- (14) A norma dell'articolo 193 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 zone di controllo delle emissioni di  $SO_x$  (*SO<sub>x</sub> Emission Control Areas* – "SECA"). Tali provvedimenti devono essere compatibili con i trattati e devono essere notificati alla Commissione.

- (15) Gli Stati membri, prima di introdurre nuovi provvedimenti di protezione più rigorosi, dovrebbero notificare alla Commissione i progetti di detti provvedimenti in conformità della direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>.
- (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.
- (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.
- (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 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> o dall'allegato V della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

- (19) Per gli impianti di combustione delle raffinerie esclusi dall'ambito di applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), o dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera c), 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 stessa non dovrebbe provocare un aumento delle emissioni di sostanze inquinanti acide.
- (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.

- (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 dovrebbe 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 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.
- (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.
- (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.



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

- (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 efficaci, 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.
- (30) 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, dovrebbe sorvegliare 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 proporre, se del caso, opportune misure per contrastare tale tendenza.

- (31) 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.
- (32) 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.
- (33) 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 considerate compatibili con il mercato interno conformemente agli articoli 107 e 108 TFUE, in particolare alla luce degli orientamenti applicabili in materia di aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente. In tale contesto, la Commissione può tenere conto del fatto che l'uso di alcuni metodi di riduzione delle emissioni va al di là di quanto prescritto dalla presente direttiva, in quanto consente di ridurre non solo le emissioni di anidride solforosa, ma anche altre emissioni.

- (34) 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.
- (35) 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.
- (36) 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" ("riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dal trasporto marittimo e strumento per trasporti per via d'acqua sostenibili").
- (37) 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.
- (38) 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.

- (39) La presente direttiva dovrebbe contenere indicazioni dettagliate per quanto riguarda il contenuto e il formato della relazione per garantire comunicazioni armonizzate.
- (40) È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica dei valori equivalenti di emissione e dei criteri per l'utilizzazione di metodi di riduzione delle emissioni definiti negli allegati I e II della presente direttiva, al fine di adattare tali valori e criteri al progresso scientifico e tecnico in modo da garantire una piena coerenza con i pertinenti strumenti dell'IMO, nonché riguardo alla modifica dell'articolo 2, lettere da a) a e) e p), dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b), punto i), e 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. È altresì opportuno che, nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (41) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

- (42) È opportuno che il comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi ("comitato COSS"), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, assista la Commissione nell'approvazione dei metodi di riduzione delle emissioni che non sono contemplati dalla direttiva 96/98/CE del Consiglio<sup>2</sup>.
- (43) Sanzioni efficaci, 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 dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato III, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo (GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25).

## *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.
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:

- 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;
- 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:
  - 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 delle 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 siano 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;
- 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.

## *Articolo 2*

### *Definizioni*

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- 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 o 2710 20 39; oppure



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 Consiglio<sup>1</sup> sono esclusi dalla presente definizione. I combustibili utilizzati dalle macchine mobili non stradali e dai trattori agricoli sono anch'essi esclusi dalla presente definizione;

---

<sup>1</sup> 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 L 350 del 28.12.1998, pag. 58).

- 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. La presente 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 Consiglio<sup>1</sup> e all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup>, quando tali navi o imbarcazioni sono in mare;
- 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;
- 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", aggiunto dal protocollo 1997 alla convenzione MARPOL;

---

<sup>1</sup> 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 L 59 del 27.2.1998, pag. 1).

<sup>2</sup> 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).

- h) «zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>» o «SECA»: 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;

- 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;
- 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 TFUE ;
- 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 applicabili;
- 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 sono 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'1,00% 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  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo del 3% in volume, misurato a secco;
  - c) negli impianti di combustione non compresi nelle lettere a) o b) e per i quali la media mensile delle emissioni di anidride solforosa non supera  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3% in volume, misurato a secco;

- d) per la combustione nelle raffinerie, se la media mensile delle emissioni di anidride solforosa di tutti gli impianti della raffineria, indipendentemente dal tipo di combustibile e dalle combinazioni di combustibili utilizzati, ma escludendo gli impianti che rientrano nelle lettere a) e b), le turbine a gas e i motori a gas, non supera  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3% in volume, misurato a secco.
3. A decorrere dal 1° gennaio 2016, fatto salvo l'adeguato 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 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  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo del 3% in volume, misurato a secco;
- b) negli impianti di combustione che non rientrano nella lettera a) e la cui media mensile delle emissioni di anidride solforosa non supera  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3% in volume, misurato a secco;
- c) per la combustione nelle raffinerie, quando la media mensile delle emissioni di anidride solforosa di tutti gli impianti della raffineria, indipendentemente dal tipo di combustibile e dalle combinazioni di combustibili utilizzati, ma escludendo gli impianti che rientrano nella lettera a), le turbine a gas e i motori a gas, non supera  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , con riferimento ad un tenore di ossigeno nell'emissione di fumo pari al 3% in volume, misurato a secco.

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

#### *Articolo 4*

##### *Tenore massimo di zolfo nel gasolio*

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

#### *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.

## *Articolo 6*

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

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 5 del presente articolo e l'articolo 7.

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 SECA, 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 SECA e, se del caso, presenta senza indugio le opportune proposte al fine di modificare la presente direttiva di conseguenza.

3. Per ogni nuova zona marittima, compresi i porti, designata dall'IMO come SECA 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 le SECA, 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.

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 SECA, 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 nave 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 addotto 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.

*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, atti delegati conformemente all'articolo 16, 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.

*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 18 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.

*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 è 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.



*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 in modo da assicurare 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 EN 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 del campione rappresentativo del combustibile esaminato.

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

#### *Articolo 14*

##### *Relazioni e riesame*

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 12 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.

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, in particolare: 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 osservato; e dei progressi conseguiti nella riduzione delle emissioni prodotte dalle navi.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione riguardo alle informazioni da inserire nella relazione e al formato della relazione di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

## *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.

## *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.

#### *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.

## *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 efficaci, 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 delle disposizioni nazionali di cui al primo comma, da aumentare gradualmente per le violazioni ripetute.

## *Articolo 19*

### *Abrogazione*

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

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

*Articolo 20*  
*Entrata in vigore*

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

*Articolo 21*  
*Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## ALLEGATO I

### VALORI DI EMISSIONE EQUIVALENTI PER I METODI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 8, PARAGRAFO 2

Valori limite di zolfo del combustibile per uso marittimo di cui agli articoli 6 e 7 della presente direttiva e alle regole 14.1 e 14.4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL e valori di emissione corrispondenti di cui all'articolo 8, 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)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Nota:

- L'uso del rapporto sui limiti di emissione si applica solo se si utilizza distillato a base di petrolio o oli combustibili residui.
- In casi giustificati in cui la concentrazione di CO<sub>2</sub> è ridotta dall'unità di depurazione dei gas di scarico (EGC), la concentrazione di CO<sub>2</sub> può essere misurata nell'ingresso dell'unità EGC, a condizione che l'esattezza di tale metodologia possa essere chiaramente dimostrata.



## ALLEGATO II

### CRITERI D'USO DEI METODI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 8, PARAGRAFO 4

I metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 8 sono conformi almeno ai criteri specificati nei seguenti strumenti, secondo il caso:

Metodo di riduzione delle emissioni	Criteri d'uso
Mix di combustibile per uso marittimo e gas di evaporazione	Decisione 2010/769/UE della Commissione <sup>1</sup> .
Sistemi di depurazione dei gas di scarico	Risoluzione MEPC.184(59) adottata il 17 luglio 2009  Le acque di lavaggio risultanti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico che fanno uso di prodotti chimici, additivi e dei prodotti chimici creati in loco di cui al punto 10.1.6.1 della risoluzione MEPC.184(59) non sono scaricate in mare, ivi inclusi baie, porti ed estuari, a meno che non sia dimostrato dall'operatore della nave che gli scarichi di tali acque di lavaggio non hanno impatti negativi rilevanti e non presentano rischi per la salute umana e per l'ambiente. Se il prodotto chimico utilizzato è la soda caustica è sufficiente che le acque di lavaggio rispettino i criteri stabiliti nella risoluzione MEPC.184(59) e che il suo pH non sia superiore a 8,0.

<sup>1</sup> Decisione 2010/769/UE della Commissione, del 13 dicembre 2010, relativa alla definizione dei criteri per l'uso da parte delle navi da trasporto di gas naturale liquefatto di metodi tecnologici alternativi all'utilizzo di combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo conformi all'articolo 4 *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 (GU L 328 del 14.12.2010, pag. 15).

Biocarburanti	<p>Uso di biocarburanti quali definiti nella direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> che rispettano le pertinenti norme CEN e ISO.</p> <p>Le miscele di biocarburanti e combustibili per uso marittimo rispettano le norme relative al tenore di zolfo di cui all'articolo 5, all'articolo 6, paragrafi 1, 2 e 5, e all'articolo 7 della presente direttiva.</p>
---------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

<sup>1</sup> Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16).

## ALLEGATO III

### PARTE A

Direttiva abrogata ed elenco delle modifiche successive  
(di cui all'articolo 19)

Direttiva 199/32/CE del Consiglio  
(GU L 121 dell'11.5.1999, pag. 13)

Regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio  
Solo il punto 19 dell'allegato I  
(GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1)

Direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio  
(GU L 191 del 22.7.2005, pag. 59)

Regolamento (CE) n. 219/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio  
Solo il punto 3.4 dell'allegato  
(GU L 87 del 31.3.2009, pag. 109)

Direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio  
Solo l'articolo 2  
(GU L 140 del 5.6.2009, pag. 88)

Direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio  
(GU L 327 del 27.11.2012, pag. 1)

## PARTE B

### Termini di recepimento nel diritto interno

(di cui all'articolo 19)

Direttiva	Termine di recepimento
1999/32/CE	1° luglio 2000
2005/33/CE	11 agosto 2006
2009/30/CE	31 dicembre 2010
2012/33/UE	18 giugno 2014

## ALLEGATO IV

### TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 1999/32/CE	Presente direttiva
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, frase introduttiva	Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, frase introduttiva
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettere a), b) e c)	Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettere a), b) e c)
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettera d), frase introduttiva	Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettera d), frase introduttiva
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettera d), primo trattino	Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettera d), punto i)
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettera d), secondo trattino	Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettera d), punto ii)
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettere da e) a h)	Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, lettere da e) a h)
Articolo 2, frase introduttiva	Articolo 2, frase introduttiva
Articolo 2, punto 1)	Articolo 2, lettera a)
Articolo 2, punto 1), primo trattino	Articolo 2, lettera a), punto i)
Articolo 2, punto 1), secondo trattino	Articolo 2, lettera a), punto ii)
Articolo 2, punto 2)	Articolo 2, lettera b)
Articolo 2, punto 2), primo trattino	Articolo 2, lettera b), punto i)
Articolo 2, punto 2), secondo trattino	Articolo 2, lettera b), punto ii)
Articolo 2, punto 2), frase finale	Articolo 2, lettera b), frase finale
Articolo 2, punto 3)	Articolo 2, lettera c)
Articolo 2, punto 3) bis	Articolo 2, lettera d)
Articolo 2, punto 3) ter	Articolo 2, lettera e)
Articolo 2, punto 3) quater	Articolo 2, lettera f)
Articolo 2, punto 3) quinquies	Articolo 2, lettera g)
Articolo 2, punto 3) sexies	Articolo 2, lettera h)
Articolo 2, punto 3) septies	Articolo 2, lettera i)

Direttiva 1999/32/CE	Presente direttiva
Articolo 2, punto 3) octies	Articolo 2, lettera j)
Articolo 2, punto 3) nonies	Articolo 2, lettera k)
Articolo 2, punto 3) decies	Articolo 2, lettera l)
Articolo 2, punto 3) duodecies	Articolo 2, lettera m)
Articolo 2, punto 3) terdecies	Articolo 2, lettera n)
Articolo 2, punto 3) quaterdecies	Articolo 2, lettera o)
Articolo 2, punto 4)	Articolo 2, lettera p)
Articolo 2, punto 5)	Articolo 2, lettera q)
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 3 bis	Articolo 5
Articolo 4	Articolo 4
Articolo 4 bis, paragrafo 1	Articolo 6, paragrafo 2
Articolo 4 bis, paragrafo 1 bis	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 4 bis, paragrafo 2	Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 4 bis, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 4 bis, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 5
Articolo 4 bis, paragrafo 5	Articolo 6, paragrafo 6
Articolo 4 bis, paragrafo 5 bis	Articolo 6, paragrafo 7
Articolo 4 bis, paragrafo 5 ter	Articolo 6, paragrafo 8
Articolo 4 bis, paragrafo 6	Articolo 6, paragrafo 9
Articolo 4 bis, paragrafo 7	Articolo 6, paragrafo 10
Articolo 4 ter	Articolo 7
Articolo 4 quater, paragrafi 1 e 2	Articolo 8, paragrafi 1 e 2
Articolo 4 quater, paragrafo 2 bis	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 4 quater, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 4 quater, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafo 5
Articolo 4 quinquies	Articolo 9

Direttiva 1999/32/CE	Presente direttiva
Articolo 4 sexies	Articolo 10
Articolo 4 septies	Articolo 11
Articolo 5	Articolo 12
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 13, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 1 bis	Articolo 13, paragrafo 2
Articolo 6, paragrafo 2	Articolo 13, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 1 ter	Articolo 13, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafi 1 e 2	Articolo 14, paragrafi 1 e 2
Articolo 7, paragrafo 1 bis	Articolo 14, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 3	-
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 15
Articolo 9	Articolo 17
Articolo 9 bis	Articolo 16
Articolo 10	-
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 18, primo comma
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 18, secondo comma
-	Articolo 19
Articolo 12	Articolo 20
Articolo 13	Articolo 21
Allegati I e II	Allegati I e II
-	Allegato III
-	Allegato IV