

DIRETTIVA 2005/33/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 6 luglio 2005

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

(1) La politica ambientale comunitaria, definita nei programmi di azione in materia ambientale e in particolare nel sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente adottato con decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ sulla base dell'articolo 174 del trattato, ha come obiettivo il conseguimento di livelli di qualità dell'aria che non comportino effetti o rischi inaccettabili per la salute umana e per l'ambiente.

⁽¹⁾ GU C 45 E del 25.2.2003, pag. 277.

⁽²⁾ GU C 208 del 3.9.2003, pag. 27.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 4 giugno 2003 (GU C 68 E del 18.3.2004, pag. 311), posizione comune del Consiglio del 9 dicembre 2004 (GU C 63 E del 15.3.2005, pag. 26), posizione del Parlamento europeo del 13 aprile 2005 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 maggio 2005.

⁽⁴⁾ GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

(2) La direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi ⁽⁵⁾, stabilisce il tenore massimo di zolfo consentito per l'olio combustibile pesante, il gasolio e il gasolio per uso marittimo utilizzati nella Comunità.

(3) La direttiva 1999/32/CE impone alla Commissione di esaminare le possibili misure da adottare per ridurre il contributo della combustione di combustibili per uso marittimo diversi dai gasoli marini all'acidificazione e di presentare, eventualmente, una proposta al riguardo.

(4) Le emissioni da navi derivanti dall'utilizzo di combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di emissioni di anidride solforosa e particolato, nuocendo alla salute umana, provocando danni all'ambiente, a beni pubblici e privati e al patrimonio culturale e contribuendo all'acidificazione.

(5) Gli uomini e la natura nelle zone costiere e nelle vicinanze dei porti sono particolarmente colpiti dall'inquinamento causato dalle navi che utilizzano combustibili ad elevato tenore di zolfo. Si rendono pertanto necessarie misure specifiche in materia.

(6) Le misure contenute nella presente direttiva integrano le misure nazionali degli Stati membri volte a rispettare limiti di emissione per gli inquinanti atmosferici ai sensi della direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾.

(7) La riduzione del tenore di zolfo dei combustibili presenta certi vantaggi per le navi che li utilizzano, in termini di efficienza di funzionamento e di costi di manutenzione, e facilita l'utilizzo efficace di talune tecniche di riduzione delle emissioni quale la riduzione catalitica selettiva.

⁽⁵⁾ GU L 121 del 11.5.1999, pag. 13. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22. Direttiva modificata dall'atto di adesione del 2003

- (8) Il trattato impone di tener conto delle caratteristiche specifiche delle regioni ultraperiferiche della Comunità. Tali regioni sono i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre, Madera e le isole Canarie.
- (9) Nel 1997, una conferenza diplomatica ha adottato un protocollo che modifica la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, modificato in seguito dal protocollo del 1978 ad essa relativo (di seguito «convenzione MARPOL»). Tale protocollo aggiunge un nuovo allegato VI alla convenzione MARPOL, contenente norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi. Il protocollo del 1997 e di conseguenza l'allegato VI della convenzione MARPOL sono entrate in vigore il 19 maggio 2005.
- (10) L'allegato VI della convenzione MARPOL prevede la designazione di alcune aree come zone di controllo delle emissioni degli ossidi di zolfo (di seguito «zone di controllo delle emissioni di SO_x»). Esso ha già designato il mar Baltico tra tali zone. Le discussioni nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sono sfociate in un accordo sul principio di designazione del Mare del Nord, compreso il Canale della Manica, come zona di controllo delle emissioni di SO_x in seguito all'entrata in vigore dell'allegato VI.
- (11) Dato il carattere globale del settore dei trasporti marittimi, è necessario compiere ogni sforzo per trovare soluzioni internazionali. Sia la Commissione che gli Stati membri devono cercare di assicurare, in seno all'IMO, una riduzione su scala mondiale del tenore massimo di zolfo autorizzato nei combustibili per uso marittimo, anche valutando i vantaggi che comporterebbe la designazione di nuove zone marittime quali zone di controllo delle emissioni di SO_x nel quadro dell'allegato VI della convenzione MARPOL.
- (12) L'applicazione delle prescrizioni in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo è necessaria per il conseguimento degli obiettivi della presente direttiva. Un efficace campionamento e sanzioni dissuasive sono necessarie in tutta la Comunità per assicurare un'attuazione credibile della presente direttiva. Gli Stati membri devono prendere misure di applicazione nei riguardi delle navi battenti la loro bandiera e delle navi battenti qualsiasi bandiera mentre si trovano nei loro porti. È altresì opportuno che gli Stati membri cooperino strettamente per prendere misure addizionali di applicazione nei riguardi di altre navi, conformemente al diritto marittimo internazionale.
- (13) Per dare all'industria marittima un tempo sufficiente a permetterle di adeguare a livello tecnico il limite massimo dello 0,1 % in peso di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi adibite alla navigazione interna e dalle navi all'ormeggio nei porti comunitari, la data di applicazione di tale condizione dovrebbe essere il 1° gennaio 2010. Poiché questo termine potrebbe porre problemi tecnici alla Grecia, è opportuno prevedere una deroga temporanea per alcune navi specifiche che operano all'interno del territorio della Repubblica ellenica.
- (14) La presente direttiva deve essere vista come la prima fase di un processo in corso inteso a ridurre le emissioni derivanti dai trasporti marittimi, che offre prospettive per ulteriori riduzioni delle emissioni attraverso limiti più bassi per lo zolfo presente nei combustibili e tecnologie di riduzione delle emissioni, nonché per strumenti economici da sviluppare come incentivo per raggiungere riduzioni significative.
- (15) È essenziale rafforzare le posizioni degli Stati membri dell'Unione europea nell'ambito dei negoziati IMO, in particolare per promuovere, nella fase di revisione dell'allegato VI della convenzione MARPOL, la considerazione di misure più ambiziose in materia di inasprimento dei limiti di zolfo per i combustibili pesanti utilizzati dalle navi e il ricorso a misure alternative equivalenti di riduzione delle emissioni.
- (16) Con risoluzione A.926(22) l'assemblea dell'IMO ha invitato i governi, in particolare quelli degli Stati sul cui territorio sono state designate zone di controllo delle emissioni di SO_x, a garantire la disponibilità di olio combustibile di bunkeraggio a basso tenore di zolfo nelle zone soggette alla loro giurisdizione e a chiedere alle industrie petrolifere e marittime di agevolare la disponibilità e l'uso di detto olio combustibile. Gli Stati membri dovrebbero intraprendere azioni adeguate per garantire che i fornitori locali di combustibile per uso marittimo mettano a disposizione il combustibile conforme in quantità sufficienti a soddisfare la domanda.
- (17) L'IMO ha adottato linee guida per il campionamento dell'olio combustibile al fine di determinarne la conformità alle disposizioni dell'allegato VI della convenzione MARPOL e deve elaborare linee guida sui sistemi di depurazione dei gas di scarico e sulle altre tecnologie di riduzione delle emissioni di SO_x nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x.
- (18) La 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 ⁽¹⁾, rifonda la direttiva 88/609/CEE del Consiglio ⁽²⁾. La direttiva 1999/32/CE deve essere riveduta di conseguenza, come previsto nel suo articolo 3, paragrafo 4.

(1) GU L 309 del 27.11.2001, pag. 1. Direttiva modificata dall'atto di adesione del 2003.

(2) GU L 336 del 7.12.1988, pag. 1.

(19) È opportuno che l'attuale comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, istituito con regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, assista la Commissione in sede di approvazione delle tecniche di riduzione delle emissioni.

(20) Le tecnologie di riduzione delle emissioni, purché non abbiano effetti negativi sugli ecosistemi e siano sviluppate subordinatamente ad approvazioni e meccanismi di controllo appropriati, possono comportare riduzioni delle emissioni almeno equivalenti o anche superiori a quelle ottenute utilizzando combustibili a basso tenore di zolfo. È di primaria importanza che sussistano le condizioni corrette per promuovere la nascita di nuove tecnologie di riduzione delle emissioni.

(21) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima deve fornire assistenza alla Commissione e agli Stati membri, in maniera appropriata, per i controlli sull'applicazione della presente direttiva.

(22) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾.

(23) Occorre pertanto modificare la direttiva 1999/32/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

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

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

«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 della Comunità, a condizione che gli Stati membri interessati assicurino che in tali regioni:

— le norme di qualità dell'aria siano rispettate,

— 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;

h) ai combustibili utilizzati a bordo di navi che impiegano tecniche autorizzate di riduzione delle emissioni, conformemente all'articolo 4 *quater*».

⁽¹⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 415/2004 della Commissione (GU L 68 del 6.3.2004, pag. 10).

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- 2) L'articolo 2 è modificato come segue:
- a) al punto 1, il primo trattino è sostituito dal seguente:
- «— qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, escluso il combustibile per uso marittimo, che rientra nei codici NC da 2710 19 51 a 2710 19 69, oppure»;
- b) al punto 2, il primo comma è sostituito dal seguente:
- «Gasolio:
- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, escluso il combustibile per uso marittimo, che rientra nei codici NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 o 2710 19 49, oppure
- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, escluso il combustibile per uso marittimo, di cui meno del 65 % in volume (comprese le perdite) distilla a 250 °C e del quale almeno l'85 % in volume (comprese le perdite) distilla a 350 °C secondo il metodo ASTM D86.»;
- c) il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) *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 nella norma ISO 8217.»;
- d) sono inseriti i seguenti punti:
- «3 bis) *Olio diesel marino*, qualsiasi combustibile per uso marittimo la cui viscosità o densità rientri nei limiti di viscosità o densità definiti per le qualità DMB e DMC nella tabella I della norma ISO 8217.
- 3 ter) *Gasolio marino*, qualsiasi combustibile per uso marittimo la cui viscosità o densità rientri nei limiti di viscosità o densità definiti per le qualità DMX e DMA nella tabella I della norma ISO 8217.
- 3 quater) *Convenzione MARPOL*, la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal relativo protocollo del 1978.
- 3 quinquies) *Allegato VI della convenzione MARPOL*, l'allegato, intitolato "Regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi", aggiunto dal protocollo del 1997 alla convenzione MARPOL.
- 3 sexies) *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.
- 3 septies) *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.
- 3 octies) *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.
- 3 nonies) *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.

3 *decies*) *Navi all'ormeggio*, qualsiasi nave ormeggiata in sicurezza o ancorata in un porto comunitario per le operazioni di carico, scarico o stazionamento (hotelling), compreso il periodo trascorso senza effettuare tali operazioni.

3 *undecies*) *Nave adibita alla navigazione interna*, nave destinata in particolare ad essere utilizzata in una via navigabile interna come definita nella direttiva 82/714/CEE del Consiglio, del 4 ottobre 1982, che fissa i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (*), ivi comprese tutte le navi munite:

- i) di un certificato comunitario di navigazione interna, quale definito nella direttiva 82/714/CEE;
- ii) di un certificato rilasciato a norma dell'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione del Reno.

3 *duodecies*) *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.

3 *terdecies*) *Regioni ultraperiferiche*, i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre, Madera e le Isole Canarie, ai sensi dell'articolo 299 del trattato.

3 *quaterdecies*) *Tecnica di riduzione delle emissioni*, un sistema di depurazione dei gas di scarico, o qualsiasi altro metodo tecnologico che sia verificabile ed applicabile.

(*) GU L 301 del 28.10.1982, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 2003.»;

e) il punto 6 è soppresso.

3) L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

Tenore massimo di zolfo dell'olio combustibile pesante

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, a decorrere dal 1° gennaio 2003, non siano utilizzati nel loro territorio oli combustibili pesanti con un tenore di zolfo superiore all'1 % in massa.

2. i) Fatto salvo un adeguato controllo delle emissioni da parte delle autorità competenti, la disposizione di cui sopra non si applica agli oli combustibili pesanti utilizzati:

a) negli impianti di combustione contemplati dalla 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 (*), e considerati nuovi impianti ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 9, di quest'ultima che rispettano i limiti di emissione di anidride solforosa di cui all'allegato IV di tale direttiva e applicati in conformità con l'articolo 4 della stessa direttiva;

b) negli impianti di combustione contemplati dalla direttiva 2001/80/CE che sono considerati impianti esistenti ai sensi della definizione data nell'articolo 2, paragrafo 10, di quest'ultima, se le emissioni di anidride solforosa sono uguali o inferiori a 1 700 mg/Nm³, riferito ad un tenore di ossigeno nei fumi anidri del 3 % in volume, misurato a secco, e negli impianti contemplati dall'articolo 4, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2001/80/CE se, a partire dal 1° gennaio 2008, le emissioni di anidride solforosa sono uguali o inferiori a quelle risultanti dall'osservanza dei valori limite di emissione per i nuovi impianti, specificati nell'allegato IV, parte A, di detta direttiva, applicando ove opportuno gli articoli 5, 7 e 8 della medesima;

c) in altri impianti di combustione non compresi nelle lettere a) o b), se le emissioni di anidride solforosa dell'impianto non superano 1 700 mg/Nm³, riferito ad un tenore di ossigeno nei fumi anidri 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 o dalla combinazione di combustibili utilizzati, rientra nel limite fissato da ciascuno Stato membro e non è superiore a 1 700 mg/Nm³. La disposizione di cui sopra non si applica agli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione della lettera a) o, dal 1° gennaio 2008, della lettera b).

ii) Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché tutti gli impianti di combustione che utilizzano oli combustibili pesanti con una concentrazione di zolfo superiore a quella stabilita nel paragrafo 1 non possano operare senza l'autorizzazione di un'autorità competente nella quale siano specificati i limiti di emissione.

3. Le disposizioni del paragrafo 2 sono riesaminate e, ove opportuno, modificate alla luce di eventuali modifiche della direttiva 2001/80/CE.

(*) GU L 309 del 27.11.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 2003.»

4) L'articolo 4 è modificato come segue:

a) A decorrere dal 1° gennaio 2010:

i) nel paragrafo 1, l'espressione «inclusi quelli marini» è soppressa;

ii) il paragrafo 2 è soppresso.

b) A decorrere dal 11 agosto 2005, i paragrafi 3 e 4 sono soppressi.

5) Sono aggiunti i seguenti articoli:

«Articolo 4 bis

Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti della Comunità europea

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento

comprese nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x, non siano utilizzati combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore all'1,5 % in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno della Comunità.

2. Le date di messa in applicazione del paragrafo 1 sono le seguenti:

a) per la zona del Mar Baltico di cui alla regola 14, paragrafo 3, lettera a), dell'allegato VI della convenzione MARPOL, 11 agosto 2006;

b) per il Mare del Nord:

— 12 mesi dopo l'entrata in vigore della designazione dell'IMO, in base alle procedure stabilite, oppure

— 11 agosto 2007,

se anteriore;

c) per tutte le altre zone marine, compresi i porti, che l'IMO designerà in seguito come zone di controllo delle emissioni di SO_x conformemente alla regola 14, paragrafo 3, lettera b), dell'allegato VI della convenzione MARPOL: 12 mesi dopo l'entrata in vigore di tale designazione.

3. Gli Stati membri sono responsabili dell'applicazione del paragrafo 1 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.

4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie per garantire che, a decorrere dalla data di cui al paragrafo 2, lettera a), le navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso qualsiasi porto comunitario non utilizzino nelle loro acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento combustibili per uso marittimo con un tenore di

zolfo superiore all'1,5 % in massa. 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.

Articolo 4 ter

Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi adibite alla navigazione interna e dalle navi all'ormeggio nei porti comunitari

5. A decorrere dalla data di cui al paragrafo 2, lettera a), gli Stati membri impongono come condizione per l'ingresso delle navi nei porti comunitari la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di cambio del combustibile.

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie per garantire che, a decorrere dal 1° gennaio 2010, le navi in appresso non utilizzino combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,1 % in massa:

6. A decorrere dalla data di cui al paragrafo 2, lettera a), e a norma della regola 18 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, gli Stati membri:

a) navi adibite alla navigazione interna;

— tengono un registro dei fornitori locali di combustibile per uso marittimo,

b) navi all'ormeggio nei porti comunitari, 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.

— provvedono affinché il tenore di zolfo di tutti i combustibili per uso marittimo venduti nel loro territorio sia indicato dal fornitore sul bollettino di consegna del combustibile, accompagnato da un campione sigillato firmato dal rappresentante della nave destinataria,

Gli Stati membri prescrivono che siano iscritti nei giornali di bordo i tempi delle operazioni di cambio del combustibile.

— adottano misure opportune nei confronti dei fornitori di combustibile per uso marittimo i quali hanno fornito combustibile che è risultato non conforme a quanto indicato sul bollettino di consegna,

2. Il paragrafo 1 non si applica:

a) ogni qualvolta, secondo gli orari pubblicati, è previsto che le navi restino ormeggiate per meno di due ore;

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

b) alle navi adibite alla navigazione interna in possesso di un certificato che attesti la conformità alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, e successive modifiche, quando tali navi sono in mare;

7. A decorrere dalla data di cui al paragrafo 2, lettera a), gli Stati membri provvedono affinché non siano immessi sul mercato nel loro territorio oli diesel marini con un tenore di zolfo superiore all'1,5 % in massa.

c) fino al 1° gennaio 2012, alle navi elencate nell'allegato e che operano esclusivamente nel territorio della Repubblica ellenica;

8. La Commissione notifica agli Stati membri le date di messa in applicazione menzionate al paragrafo 2, lettera b), e le pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

d) alle navi all'ormeggio nei porti a motori spenti e collegate a un sistema elettrico lungo la costa.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2010, 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 0,1 % in massa.

Articolo 4 quater

Esperimenti ed utilizzo di nuove tecniche di riduzione delle emissioni

1. Gli Stati membri possono, se del caso in cooperazione con altri Stati membri, approvare esperimenti per la messa a punto di tecniche di riduzione delle emissioni da navi sulle navi battenti la loro bandiera o in zone marittime sotto la loro giurisdizione. Nel corso di tali esperimenti, non è obbligatorio l'uso di combustibili per uso marittimo conformi ai requisiti di cui agli articoli 4 *bis* e 4 *ter*, a condizione che:

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

2. Le tecnologie di riduzione delle emissioni per le navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea sono approvate secondo la procedura di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) (*), tenendo conto:

- delle linee guida che saranno elaborate dall'IMO,

- dei risultati degli esperimenti effettuati ai sensi del paragrafo 1,

- degli effetti sull'ambiente, incluse le riduzioni delle emissioni realizzabili, e degli impatti sugli ecosistemi delle baie, dei porti e degli estuari,

- della realizzabilità del monitoraggio e della verifica.

3. I criteri per l'impiego delle tecnologie di riduzione delle emissioni da parte delle navi battenti qualsiasi bandiera nelle baie, nei porti e negli estuari della Comunità sono stabiliti secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2. La Commissione comunica tali criteri all'IMO.

4. Come alternativa all'utilizzazione di combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo prevista dagli articoli 4 *bis* e 4 *ter*, gli Stati membri possono consentire alle navi di utilizzare una tecnologia riconosciuta di riduzione delle emissioni, a condizione che tali navi:

- ottengano costantemente riduzioni delle emissioni almeno equivalenti a quelle che sarebbero ottenute applicando i limiti del tenore di zolfo dei combustibili specificati nella presente direttiva,
- siano dotate di apparecchi di controllo continuo delle emissioni, e
- documentino in modo esauriente che qualunque flusso di rifiuti scaricato nelle baie, nei porti e negli estuari non ha alcun impatto sugli ecosistemi, basandosi sui criteri comunicati dalle autorità degli Stati di approdo all'IMO.

(*) GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 415/2004 della Commissione (GU L 68 del 6.3.2004, pag. 10).»

6) L'articolo 6 è modificato come segue:

- a) è aggiunto il seguente paragrafo:

«1 *bis*. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo sia conforme alle pertinenti disposizioni degli articoli 4 *bis* e 4 *ter*.

Se del caso, si ricorre ad uno dei seguenti metodi di campionamento, analisi e ispezione:

- campionamento del combustibile marittimo destinato alla combustione a bordo al momento della consegna alle navi, secondo le linee guida IMO, e analisi del suo tenore di zolfo,
- campionamento e analisi del tenore di zolfo del combustibile marittimo destinato alla combustione a bordo contenuto nei serbatoi, ove possibile, e nei campioni sigillati a bordo delle navi,
- verifica dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile.

Il campionamento inizia dalla data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e in quantità sufficienti, e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime, nei porti e nelle vie navigabili interne di cui trattasi.

Gli Stati membri adottano inoltre misure ragionevoli, se necessario, per controllare il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo diversi da quelli contemplati dagli articoli 4 bis e 4 ter.»;

- b) nel paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) dai metodi ISO 8754 (edizione 1992) e PrEN ISO 14596 per l'olio combustibile pesante ed i combustibili per uso marittimo;».

- 7) L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Relazioni e riesame

1. Sulla base dei risultati del campionamento, dell'analisi e delle ispezioni effettuati a norma dell'articolo 6, entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una breve relazione sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi disciplinati dalla presente direttiva e utilizzati nel loro territorio nell'anno civile precedente. La relazione include una registrazione del numero totale di campioni sottoposti a verifica per ciascun tipo di combustibile e indica la corrispondente quantità di combustibile utilizzato e il tenore medio di

zolfo calcolato. Gli Stati membri comunicano altresì il numero di ispezioni effettuate a bordo delle navi e registrano il tenore medio di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nel loro territorio che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva al 11 agosto 2005.

2. Sulla base, fra l'altro,

- a) delle relazioni annuali presentate a norma del paragrafo 1;
- b) delle tendenze relative alla qualità dell'aria, all'acidificazione, ai costi del combustibile e al trasferimento modale;
- c) dei progressi compiuti nella riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo delle navi utilizzando i meccanismi IMO, in applicazione delle iniziative comunitarie al riguardo;
- d) di una nuova analisi del rapporto costi/efficacia, compresi i benefici ambientali diretti e indiretti, delle misure contenute nell'articolo 4 bis, paragrafo 4, e di eventuali altre misure di riduzione delle emissioni;
- e) dell'applicazione dell'articolo 4 quater,

entro il 2008 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

Insieme alla relazione, la Commissione può presentare proposte di revisione della presente direttiva, riguardanti in particolare:

- una seconda fase per i valori limite di zolfo stabiliti per ciascuna categoria di combustibile, e
- in considerazione dei lavori in sede IMO, le zone marittime in cui devono essere usati combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo.

La Commissione esamina con particolare attenzione le proposte concernenti:

- a) la designazione di ulteriori zone di controllo delle emissioni di SO_x;
- b) la riduzione possibilmente allo 0,5 % dei valori limite di zolfo per i combustibili per uso marittimo utilizzati nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x;
- c) le misure alternative o complementari.

3. Entro il 31 dicembre 2005, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'eventuale ricorso a strumenti economici, compresi, meccanismi quali diritti differenziati e tariffe a chilometro, diritti di emissione commercializzabili e compensazioni.

La Commissione può valutare l'opportunità di presentare proposte relative a strumenti economici quali misure alternative o complementari nel quadro della revisione del 2008, a condizione che sia possibile dimostrare chiaramente i loro benefici per l'ambiente e per la salute.

4. Gli eventuali emendamenti necessari per apportare adeguamenti tecnici all'articolo 2, punti 1, 2, 3, 3 bis, 3 ter e 4, o all'articolo 6, paragrafo 2, alla luce del progresso scientifico e tecnico sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2. Tali adeguamenti non devono in ogni caso comportare modifiche dirette del campo di applicazione della presente direttiva o dei limiti relativi al tenore di zolfo dei combustibili specificati nella presente direttiva.»

8) L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione

1999/468/CE del Consiglio (*), tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della medesima.

Il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.»

(*) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23

9) È aggiunto l'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 11 agosto 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 6 luglio 2005.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BORRELL FONTELLES

Per il Consiglio

Il presidente

J. STRAW

ALLEGATO

«ALLEGATO

NAVI GRECHE

| NOME DELLA NAVE | ANNO DI CONSEGNA | NUMERO IMO |
|---------------------|------------------|------------|
| ARIADNE PALACE | 2002 | 9221310 |
| IKARUS PALACE | 1997 | 9144811 |
| KNOSSOS PALACE | 2001 | 9204063 |
| OLYMPIA PALACE | 2001 | 9220330 |
| PASIPHAE PALACE | 1997 | 9161948 |
| FESTOS PALACE | 2001 | 9204568 |
| EUROPA PALACE | 2002 | 9220342 |
| BLUE STAR I | 2000 | 9197105 |
| BLUE STAR II | 2000 | 9207584 |
| BLUE STAR ITHAKI | 1999 | 9203916 |
| BLUE STAR NAXOS | 2002 | 9241786 |
| BLUE STAR PAROS | 2002 | 9241774 |
| HELLENIC SPIRIT | 2001 | 9216030 |
| OLYMPIC CHAMPION | 2000 | 9216028 |
| LEFKA ORI | 1991 | 9035876 |
| SOPHOKLIS VENIZELOS | 1990 | 8916607» |