

**EMENDAMENTI 001-056**

presentati da Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

**Relazione**

**Satu Hassi**

**A7-0038/2012**

Tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo

Proposta di direttiva (COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

---

**Emendamento 1**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(1 bis) A norma dell'articolo 191, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione.*

**Emendamento 2**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 1 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(1 ter) L'acidificazione resta un problema largamente diffuso in Europa. Vaste regioni europee sono tuttora particolarmente esposte a questo fenomeno e l'Unione non ha ancora raggiunto i propri obiettivi in materia di carichi e livelli critici.*

## Motivazione

*Le emissioni di SOx sono uno dei fattori principali responsabili dell'acidificazione in Europa.*

### Emendamento 3

#### Proposta di direttiva

##### Considerando 3

###### *Testo della Commissione*

(3) Le emissioni provocate dal trasporto marittimo dovute all'utilizzo di combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana e contribuiscono ***all'acidificazione***.

###### *Emendamento*

(3) Le emissioni provocate dal trasporto marittimo dovute all'utilizzo di combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana ***e all'ambiente*** e contribuiscono ***alla formazione di precipitazioni acide***.

## Motivazione

*L'anidride solforosa di per se stessa (non in quanto precursore delle precipitazioni acide) non nuoce soltanto alla salute umana, ma è anche un potente agente corrosivo che attacca i metalli e le leghe, il calcestruzzo, il carbonato di calcio presente nei materiali con cui sono stati costruiti molti monumenti storici e i rivestimenti in pietra. A fini di chiarezza: la formazione di precipitazioni acide contribuisce all'acidificazione delle acque di superficie e dei suoli.*

### Emendamento 4

#### Proposta di direttiva

##### Considerando 3 bis (nuovo)

###### *Testo della Commissione*

###### *Emendamento*

***(3 bis) L'inquinamento atmosferico provocato dalle navi all'ormeggio, in particolare dalle navi da crociera, rappresenta uno dei maggiori problemi delle città portuali rispetto agli sforzi da esse esplicitati per rispettare i valori limite dell'Unione sulla qualità dell'aria relativi a particolato ed NO<sub>2</sub>.***

## Motivazione

*L'approvvigionamento di elettricità delle navi all'ormeggio è garantito dai motori ausiliari. L'inquinamento atmosferico derivante dalla produzione di energia da parte delle navi in porto rappresenta un problema molto acuto per la qualità dell'aria nelle città portuali, in particolare*

*per quanto riguarda le navi da crociera, che hanno un fabbisogno di elettricità relativamente elevato rispetto alle navi da carico.*

#### **Emendamento 5**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Considerando 3 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(3 ter) È opportuno che gli Stati membri sostengano lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per quanto concerne la rete elettrica terrestre, poiché attualmente l'alimentazione elettrica delle navi è di solito assicurata da motori ausiliari.***

#### **Emendamento 6**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Considerando 3 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(3 quater) Mentre le emissioni da fonti terrestri sono state ridotte, si prevede che l'inquinamento atmosferico provocato dai trasporti marittimi aumenterà drasticamente. Pertanto, se non verranno adottate nuove misure, intorno al 2020 le emissioni di SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub> provocate dal trasporto marittimo dovrebbero superare quelle generate complessivamente dalle fonti terrestri.***

*Motivazione*

*Il settore marittimo è un'importante fonte di inquinamento atmosferico nell'UE. Se le cose rimarranno immutate, le emissioni di questo settore supereranno quelle di tutte le fonti terrestri. Ciò rafforza la necessità di ridurre rapidamente le emissioni di SO<sub>x</sub> generate dai trasporti marittimi e di affrontare nell'immediato futuro anche la questione delle emissioni di NO<sub>x</sub>.*

#### **Emendamento 7**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Considerando 3 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(3 quinquies) Per evitare danni alla salute umana dovuti all'inquinamento atmosferico nei porti e nelle città ad essi limitrofe, occorre utilizzare, per le manovre di attracco e di uscita dal porto, combustibili con un tenore di zolfo pari o inferiore allo 0,10% in massa.**

## **Emendamento 8**

### **Proposta di direttiva Considerando 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(4) In conformità alla direttiva 1999/32/CE la Commissione deve riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della direttiva e presentare eventuali proposte di emendamento, in particolare per quanto riguarda la riduzione di limiti di zolfo per il combustibile per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> (SECA), **tenendo conto del** lavoro effettuato nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

(4) In conformità alla direttiva 1999/32/CE la Commissione deve riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della direttiva e presentare eventuali proposte di emendamento, in particolare per quanto riguarda la riduzione di limiti di zolfo per il combustibile per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> (SECA), **conformemente al** lavoro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

### *Motivazione*

*La riduzione del tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo è decisa dall'IMO; si tratta di un compito fondamentale da affrontare a livello internazionale, che è il livello decisionale più appropriato. Nella sua proposta, la Commissione dovrebbe insistere sull'importanza della dimensione internazionale e non dovrebbe quindi dare l'impressione che il lavoro dell'IMO sia soltanto secondario e che le sue decisioni possano essere modificate senza informare preventivamente le altre parti internazionali.*

## **Emendamento 9**

### **Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(4 bis) È anche importante che la Commissione valuti, sulla base di relazioni elaborate dagli Stati membri, le**

*conseguenze della conformità ai nuovi standard da parte del settore del trasporto marittimo, al fine di poter pianificare a monte adeguate misure di accompagnamento, realizzando in particolare studi in merito alla disponibilità dei combustibili, ai relativi prezzi, ai rischi di un'inversione del trasferimento modale (back shift modale) e all'impatto della presente direttiva sull'insieme degli operatori economici del settore del trasporto marittimo. I risultati di tali studi consentirebbero di chiarire le proposte della Commissione per quanto riguarda l'applicazione pratica del suo strumentario, quale indicato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione del 16 settembre 2011 intitolato "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox"\* , e l'attuazione della strategia per un trasporto marittimo sostenibile.*

---

*\* SEC(2011) 1052 definitivo.*

#### *Motivazione*

*Le misure d'accompagnamento appaiono essenziali per agevolare l'adeguamento del settore del trasporto marittimo: è questo il significato della comunicazione della Commissione COM(2011)441. Va evitata qualsiasi riduzione dei servizi marittimi ed è dunque necessario valutare preventivamente le conseguenze della presente direttiva in termini di messa in conformità, al fine di prevedere eventuali, opportune misure per dare logico seguito alla proposta della Commissione sulle misure di accompagnamento per gli operatori del settore.*

#### **Emendamento 10**

##### **Proposta di direttiva Considerando 4 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 ter) Alcuni metodi di riduzione degli SOx possono generare scorie, in particolare acque di scarico contenenti mercurio, selenio e altri microelementi che possono rendere necessario il trattamento delle acque stesse prima dello scarico. È opportuno che la Commissione*

***adotti orientamenti per lo sviluppo armonizzato degli impianti di raccolta nei porti dell'Unione.***

*Motivazione*

*I sistemi "scrubber" per l'abbattimento degli ossidi di zolfo possono essere strumenti efficaci per ridurre le emissioni, ma possono generare scorie che non dovrebbero essere scaricate in mare. È opportuno che la Commissione promuova lo sviluppo, nei porti dell'UE, delle infrastrutture necessarie per ricevere e trattare le acque reflue provenienti da tali impianti.*

**Emendamento 11**

**Proposta di direttiva  
Considerando 6**

*Testo della Commissione*

(6) L'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL introduce, tra l'altro, limiti più severi al contenuto di zolfo per il combustibile per uso marittimo nelle SECA (1,00% dal 1° luglio 2010 e 0,10% dal 1° gennaio 2015) nonché nelle aree marittime al di fuori delle SECA (3,5% dal 1° gennaio 2012 e, in linea di principio, 0,50% dal 1° gennaio 2020). La maggior parte degli Stati membri sono tenuti a imporre alle navi l'uso di combustibile con un tenore massimo di zolfo dell'1,00% nelle SECA dal 1° luglio 2010 sulla base dei loro impegni internazionali. Al fine di assicurare la coerenza con il diritto internazionale nonché l'appropriata applicazione nell'Unione dei nuovi standard sul tenore di zolfo stabiliti a livello internazionale, è necessario allineare le disposizioni della direttiva 1999/32/CE all'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL. Al fine di assicurare un livello qualitativo minimo del combustibile utilizzato dalle navi ai fini della conformità alle norme sia del combustibile che della tecnologia alternativa, è necessario non consentire l'uso o l'immissione sul mercato nell'Unione di combustibile per uso marittimo il cui tenore di zolfo supera lo standard generale del 3,5% per massa.

*Emendamento*

(6) L'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL introduce, tra l'altro, limiti più severi al contenuto di zolfo per il combustibile per uso marittimo nelle SECA (1,00% dal 1° luglio 2010 e 0,10% dal 1° gennaio 2015) nonché nelle aree marittime al di fuori delle SECA (3,5% dal 1° gennaio 2012 e, in linea di principio, 0,50% dal 1° gennaio 2020). La maggior parte degli Stati membri sono tenuti a imporre alle navi l'uso di combustibile con un tenore massimo di zolfo dell'1,00% nelle SECA dal 1° luglio 2010 sulla base dei loro impegni internazionali. Al fine di assicurare la coerenza con il diritto internazionale, ***parità di condizioni a livello mondiale***, nonché l'appropriata applicazione nell'Unione dei nuovi standard sul tenore di zolfo stabiliti a livello internazionale, è necessario ***quanto meno*** allineare le disposizioni della direttiva 1999/32/CE all'Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL. ***Data la necessità di garantire che tutti gli Stati membri abbiano un accesso effettivo e paritario al mercato interno e internazionale, è fondamentale prendere atto delle sfide cui alcuni comparti dovranno far fronte con l'introduzione, nell'Unione europea, di livelli di emissione differenziati per quanto riguarda lo zolfo. Inoltre, è***

***importante monitorare attentamente la situazione e trovare soluzioni che consentano di realizzare un minimo di uniformità quanto alle condizioni di concorrenza.*** Al fine di assicurare un livello qualitativo minimo del combustibile utilizzato dalle navi ai fini della conformità alle norme sia del combustibile che della tecnologia alternativa, è necessario non consentire l'uso o l'immissione sul mercato nell'Unione di combustibile per uso marittimo il cui tenore di zolfo supera lo standard generale del 3,5% per massa.

## **Emendamento 12**

### **Proposta di direttiva Considerando 7**

#### *Testo della Commissione*

(7) Le navi passeggeri operano per la maggior parte nei porti o vicino alle aree costiere e il loro impatto sulla salute umana e l'ambiente è significativo. Tali navi devono utilizzare combustibile per uso marittimo avente lo stesso tenore massimo di zolfo applicabile nelle SECA (1,5%). Dato che nelle SECA si applicheranno gli standard più severi sul tenore di zolfo, la necessità di migliorare la qualità dell'aria intorno ai porti e alle coste nelle zone non SECA giustifica l'applicazione degli stessi standard alle navi passeggeri. Tuttavia, l'introduzione di un nuovo standard SECA per le navi passeggeri dovrebbe essere differita di *cinque* anni per evitare possibili problemi connessi alla disponibilità di combustibile.

#### *Emendamento*

(7) Le navi passeggeri operano per la maggior parte nei porti o vicino alle aree costiere e il loro impatto sulla salute umana e l'ambiente è significativo. Tali navi devono utilizzare combustibile per uso marittimo avente lo stesso tenore massimo di zolfo applicabile nelle SECA (1,5%). Dato che nelle SECA si applicheranno gli standard più severi sul tenore di zolfo, la necessità di migliorare la qualità dell'aria intorno ai porti e alle coste nelle zone non SECA giustifica l'applicazione degli stessi standard alle navi passeggeri. Tuttavia, l'introduzione di un nuovo standard SECA per le navi passeggeri dovrebbe essere differita di cinque anni per evitare possibili problemi connessi alla disponibilità di combustibile. ***Qualora ciò abbia significative ripercussioni sociali negative per le comunità locali delle regioni insulari ultraperiferiche dell'Unione e per l'intero territorio greco o per parte di esso, gli Stati membri interessati potranno differire al massimo di altri cinque anni l'applicazione di tale standard relativamente a un numero limitato di navi passeggeri che effettuano servizi di linea tra i porti dell'Unione, a condizione che siano rispettate le pertinenti norme***

*sulla qualità dell'aria.*

### **Emendamento 13**

**Proposta di direttiva  
Considerando 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(7 bis) Per garantire benefici in termini di qualità dell'aria agli Stati membri le cui coste non rientrano nelle SECA, l'introduzione di qualsiasi nuova zona di controllo delle emissioni dovrebbe essere subordinata alla procedura IMO di cui all'allegato VI della Convenzione MARPOL e poggiare su argomenti fondati, basati su motivazioni ambientali ed economiche e suffragati da dati scientifici.***

### **Emendamento 14**

**Proposta di direttiva  
Considerando 7 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(7 ter) Per garantire benefici in termini di qualità dell'aria agli Stati membri le cui coste non rientrano nelle SECA e creare condizioni minime di parità per il settore in tutta l'Unione, gli stessi requisiti in materia di qualità del combustibile dovrebbero essere estesi alle acque territoriali degli Stati membri e alle zone di controllo dell'inquinamento situate al di fuori delle SECA.***

### **Emendamento 15**

**Proposta di direttiva  
Considerando 7 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(7 quater) Per agevolare la transizione verso nuove tecnologie motoristiche atte potenzialmente a ridurre ulteriormente, in modo significativo, le emissioni del settore***

*marittimo, è opportuno che la Commissione definisca senza indugi una strategia globale per la diffusione del gas naturale liquefatto, al fine di consentire e incoraggiare l'installazione di motori a gas sulle navi.*

## **Emendamento 16**

### **Proposta di direttiva Considerando 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(11 bis) È particolarmente importante evitare il back shift modale, dato che un aumento della quota di merci trasportate su strada sarebbe in contrasto con gli obiettivi dell'Unione in materia di cambiamento climatico e farebbe aumentare la congestione del traffico.*

*Motivazione*

*Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> per tonnellata-chilometro prodotte dal trasporto su strada sono più di sette volte superiori a quelle del trasporto marittimo. Si devono perciò prendere misure per evitare che la direttiva in esame determini uno spostamento del trasporto merci dal mare alla strada a causa dell'aumento del costo dei combustibili per uso marittimo. Un aumento del trasporto su strada provocherebbe anche una maggiore congestione del traffico e un incremento dei livelli di rumore, che rappresentano già entrambi gravi problemi per i cittadini europei.*

## **Emendamento 17**

### **Proposta di direttiva Considerando 11 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(11 ter) I costi dei nuovi requisiti relativi alla riduzione delle emissioni di zolfo rischiano di provocare un back shift modale, il che è particolarmente preoccupante per le zone e i settori industriali fortemente dipendenti dal trasporto marittimo. La Commissione dovrebbe fare pienamente uso degli strumenti esistenti, come il programma Marco Polo e le TEN-T, specialmente negli Stati membri che si affacciano sulle*

***SECA, per fornire un'assistenza mirata al fine di ridurre al minimo il rischio di tale trasferimento modale. In considerazione della situazione economica attuale e dei possibili effetti della presente direttiva, è opportuno che la Commissione presenti, prima del gennaio 2015, misure concrete atte a fornire all'industria assistenza economica e finanziaria per promuovere tecnologie marittime rispettose dell'ambiente, tenendo conto in particolare della disponibilità dei combustibili, dei loro prezzi, dei rischi di back shift modale e dell'impatto delle misure di cui alla presente direttiva su tutti gli operatori economici del settore dei trasporti marittimi.***

#### *Motivazione*

*L'aumento dei costi del combustibile per uso marittimo è particolarmente preoccupante per le merci che hanno un elevato rapporto volume/valore, tra cui carta e minerali. Sebbene i progetti per sostenere la diffusione del gas naturale liquefatto (LNG) o delle tecnologie di depurazione "scrubber" siano già ammissibili ai finanziamenti del programma Marco Polo o del programma TEN-T "Autostrade del mare", tale sostegno ha bisogno di essere mantenuto e potenziato se si vuol ridurre al minimo il back shift modale, cioè il trasferimento dal mare alla strada.*

#### **Emendamento 18**

##### **Proposta di direttiva Considerando 12**

###### *Testo della Commissione*

(12) È necessario facilitare l'accesso ai metodi di riduzione delle emissioni. Tali metodi, purché non abbiano effetti negativi sull'ambiente, come gli ecosistemi marini, e siano sviluppati in conformità a meccanismi di approvazione e controllo appropriati, possono comportare riduzioni delle emissioni almeno equivalenti o anche superiori a quelle ottenute utilizzando combustibili a basso tenore di zolfo. I criteri relativi all'uso di metodi di riduzione delle emissioni saranno stabiliti dall'IMO, fatte salve eventuali integrazioni o modifiche con decisione della Commissione o, in assenza degli strumenti

###### *Emendamento*

(12) È necessario facilitare **e sostenere tramite incentivi** l'accesso ai metodi di riduzione delle emissioni. Tali metodi, purché non abbiano effetti negativi sull'ambiente, come gli ecosistemi marini, **sul livello delle emissioni di CO<sub>2</sub> o sulla salute umana**, e siano sviluppati in conformità a meccanismi di approvazione e controllo appropriati, possono comportare riduzioni delle emissioni almeno equivalenti o anche superiori a quelle ottenute utilizzando combustibili a basso tenore di zolfo. I criteri relativi all'uso di metodi di riduzione delle emissioni saranno stabiliti dall'IMO, fatte salve eventuali

IMO, dalla Commissione europea.  
L'Unione dovrebbe riconoscere i metodi alternativi già noti, come l'utilizzo di sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo o il mix di combustibile e gas naturale liquefatto (LNG). È importante promuovere la sperimentazione e lo sviluppo di nuovi metodi di riduzione delle emissioni.

integrazioni o modifiche con decisione della Commissione o, in assenza degli strumenti IMO, dalla Commissione europea. L'Unione dovrebbe riconoscere i metodi alternativi già noti, come l'utilizzo di sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo o il mix di combustibile e gas naturale liquefatto (LNG). È importante promuovere *e sostenere finanziariamente* la sperimentazione e lo sviluppo di nuovi metodi di riduzione delle emissioni *e assicurarne l'efficienza in termini di costi e la disponibilità su vasta scala, al fine, tra l'altro, di evitare spostamenti modali controproducenti sul piano ambientale dal trasporto marittimo a corto raggio a quello su gomma.*

## Emendamento 19

### Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 bis) L'uso del gas naturale liquefatto (LNG) elimina virtualmente le emissioni di zolfo. Nel 2014 dovrebbe essere introdotto un nuovo codice per le navi alimentate a LNG, contestualmente alla prossima revisione della convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare ((SOLAS, Safety Of Life At Sea). Gli Stati membri dovrebbero prestare particolare attenzione alla necessità di garantire la sicurezza delle navi alimentate a LNG e la loro disponibilità, nonché la sicurezza delle loro operazioni di bunkeraggio, impedendo nel contempo che la revisione della Convenzione SOLAS crei ostacoli superflui all'utilizzo del gas liquefatto liquido. La Commissione dovrebbe avvalersi il più ampiamente possibile dei fondi europei come Marco Polo al fine di incoraggiare l'uso di LNG a basso tenore di zolfo come combustibile marittimo. Gli Stati membri dovrebbero contribuire a questa evoluzione prevedendo agevolazioni fiscali per gli armatori che investono nell'utilizzo di LNG o nello*

## *sviluppo e nell'uso di depuratori.*

### *Motivazione*

*È importante tenere conto delle esperienze fatte con la revisione dell'allegato VI della Convenzione sull'inquinamento marino (MARPOL) (che è stata concordata nel 2008, mentre la proposta della Commissione è arrivata solo quasi tre anni più tardi e alcuni Stati membri hanno successivamente messo in discussione ciò che era stato concordato). Poiché, a differenza della Commissione, gli Stati membri sono membri dell'IMO, essi dovrebbero garantire che il nuovo codice LNG incoraggi l'uso di questo combustibile più pulito senza compromettere gli standard di sicurezza. Occorre tener conto delle norme di sicurezza per le operazioni di bunkeraggio e della disponibilità dei relativi impianti.*

### **Emendamento 20**

#### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 12 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 ter) Come soluzione alternativa per ridurre le emissioni, gli Stati membri potrebbero facilitare l'utilizzo, da parte delle navi all'ormeggio, di sistemi terrestri di alimentazione elettrica in luogo dell'energia elettrica generata a bordo.*

### **Emendamento 21**

#### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 12 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 quater) Al fine di incoraggiare una rapida adozione di metodi di riduzione delle emissioni che comportino un livello di riduzione delle emissioni di zolfo almeno pari a quello indicato nella presente direttiva, l'Unione e gli Stati membri dovrebbero promuovere, mediante adeguati incentivi finanziari, soluzioni alternative come l'utilizzo di sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo e le tecnologie LNG.*

## **Emendamento 22**

### **Proposta di direttiva Considerando 12 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 quinquies) È opportuno che, fino all'entrata in vigore dell'obbligo globale dello 0,5% relativo al tenore massimo di zolfo dei combustibili, gli Stati membri facciano altresì uso di meccanismi quali diritti differenziati e tariffe a chilometro basati sulle prestazioni in termini di emissioni.*

## **Emendamento 23**

### **Proposta di direttiva Considerando 12 sexies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 sexies) Occorre richiedere agli Stati membri di applicare agli effluenti dei sistemi di depurazione dei gas di scarico nei porti regimi che non contemplino tariffe speciali, al fine di garantire che tutti i rifiuti generati dall'utilizzo di metodi di riduzione alternativi siano trattati in modo adeguato.*

## **Emendamento 24**

### **Proposta di direttiva Considerando 12 septies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 septies) Qualsiasi incentivo finanziario previsto dagli Stati membri a favore di metodi di riduzione delle emissioni che consentano di realizzare riduzioni almeno equivalenti a quelle conseguite mediante l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo dovrebbe tenere conto degli investimenti effettuati prima del 5 luglio 2011, a condizione che i dispositivi rispondano ai criteri dell'IMO, in attesa dell'adozione di criteri*

*supplementari da parte della  
Commissione.*

## **Emendamento 25**

**Proposta di direttiva  
Considerando 12 octies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 octies) Affinché le decisioni d'investimento possano essere prese in maniera tempestiva, occorre prevedere incentivi per un adeguamento rapido. Per evitare il rischio potenziale di un back shift modale e limitare gli svantaggi competitivi, è necessario che gli Stati membri introducano programmi di finanziamento per l'attuazione dei nuovi requisiti concernenti l'utilizzo di combustibile a basso tenore di zolfo.*

## **Emendamento 26**

**Proposta di direttiva  
Considerando 12 nonies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 nonies) I metodi alternativi di riduzione delle emissioni, come gli impianti scrubber, potrebbero generare rifiuti che non devono essere scaricati in mare. La Commissione dovrebbe pertanto adottare linee guida comuni per garantire che tali rifiuti siano trattati correttamente.*

## **Emendamento 27**

**Proposta di direttiva  
Considerando 12 decies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 decies) Gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità e la distribuzione equilibrata del combustibile conforme, in linea con il regolamento 18 dell'allegato VI riveduto della*

## Emendamento 28

### Proposta di direttiva Considerando 12 undecies (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(12 undecies) Alla luce delle difficoltà incontrate dagli Stati membri nel conseguire gli obiettivi in materia di qualità dell'aria stabiliti dalla legislazione dell'Unione, e visto il divario che ancora esiste tra tali obiettivi e le raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità, è opportuno che la Commissione fornisca assistenza nella preparazione dell'analisi necessaria per presentare all'IMO una richiesta volta a ottenere che altre zone marittime europee, in particolare nel Mediterraneo, nell'Atlantico nordorientale (incluso il Mare d'Irlanda) e nel Mar Nero, siano inserite fra SECA. La Commissione dovrebbe altresì esaminare i vantaggi di un'eventuale designazione di zone marittime europee quali zone di controllo delle emissioni di NOx.*

## Emendamento 29

### Proposta di direttiva Considerando 13

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(13) Al fine di **stabilire la data di applicazione del limite di tenore di zolfo dello 0,50%, di** designare nuove SECA, di approvare nuovi metodi alternativi di riduzione delle emissioni e di stabilire le condizioni adeguate per il loro utilizzo, di garantire il monitoraggio appropriato del tenore di zolfo dei combustibili, l'armonizzazione del contenuto e del formato delle relazioni degli Stati membri e di adeguare le disposizioni della direttiva al progresso tecnico e scientifico, è *necessario delegare* alla Commissione il

(13) Al fine di designare nuove SECA, di approvare nuovi metodi alternativi di riduzione delle emissioni e di stabilire le condizioni adeguate per il loro utilizzo, di garantire il monitoraggio appropriato del tenore di zolfo dei combustibili, l'armonizzazione del contenuto e del formato delle relazioni degli Stati membri e di adeguare le disposizioni della direttiva al progresso tecnico e scientifico, *dovrebbe essere delegato* alla Commissione il potere di adottare atti *conformemente all'articolo* 290 del trattato sul funzionamento

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

### **Emendamento 30**

#### **Proposta di direttiva Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 bis) Alla luce della dimensione globale della politica ambientale e delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo, la presente direttiva incoraggia l'Unione e i suoi Stati membri ad adoperarsi attivamente in seno all'IMO affinché siano adottate norme uniformi in materia di emissioni per tutte le aree marittime del pianeta.**

## Emendamento 31

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 2 – lettera -a (nuova)

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 2 – punto 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(-a) il punto 3 è sostituito dal seguente:*

**"3. Combustibile per uso marittimo, qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, inclusi i biocarburanti, destinato all'uso o in uso a bordo di una nave, compresi i combustibili definiti nell'ISO 8217. Comprende qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio in uso a bordo di navi adibite alla navigazione interna o di imbarcazioni da diporto, quale definito nella 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, e nella 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, quando tali navi sono in mare;"**

*Motivazione*

*L'utilizzo dei biocarburanti è già oggi tecnicamente possibile e tali combustibili sono disponibili anche per le navi. La direttiva dovrebbe pertanto essere chiara nella sua formulazione e precisare che anche l'utilizzo dei biocarburanti è possibile.*

## Emendamento 32

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 4

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 3 bis

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Gli Stati membri provvedono affinché non siano utilizzati o immessi nel loro territorio combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore al 3,5% in massa, ***ad eccezione dei combustibili destinati all'approvvigionamento delle navi che utilizzano i metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4 quater con sistemi chiusi.***

**Emendamento 33**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 6 – lettera b**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Il presente paragrafo si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno dell'Unione, ***fatte salve le deroghe di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL.***

**Emendamento 34**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 6 – lettera b**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Gli Stati membri possono adottare misure finanziarie a favore di determinati settori o sottosettori suscettibili di essere esposti al rischio di difficoltà economiche a causa dell'applicazione dei requisiti di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1, lettera b) e per compensare i costi connessi all'applicazione di tali requisiti.***

***Entro la fine del 2013 la Commissione adotta orientamenti sulle norme applicabili in materia di aiuti di Stato da seguire al riguardo.***

## Motivazione

*Il rispetto di valori limite più bassi relativamente al tenore di zolfo del combustibile per uso marittimo comporterà un notevole aumento dei prezzi del trasporto marittimo. Ciò inciderà in modo molto negativo sulla competitività dei settori che dipendono dal trasporto marittimo. Gli Stati membri che si affacciano su zone SECA devono avere la facoltà di compensare a titolo temporaneo, mediante aiuti di Stato, i costi a carico delle imprese che operano in un regime di concorrenza globale e saranno esposte a esborsi significativi connessi con la normativa concernente il tenore di zolfo.*

### Emendamento 35

#### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 6 – lettera c

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 1 bis

#### *Testo della Commissione*

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

- (a) 3,50% dal 1° gennaio 2012;
- (b) 0,50% a partire dal 1° gennaio **2020**.

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

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

#### *Emendamento*

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

- a) 3,50% *a partire* dal 1° gennaio 2012;
- b) 0,50% a partire dal 1° gennaio **2015**;
- b bis) 0,10% a partire dal 1° gennaio 2020.**

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

fatti salvi i paragrafi 1 e 4 e l'articolo 4 ter.

fatti salvi i paragrafi 1 e 4 e l'articolo 4 ter.

### **Emendamento 36**

#### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 6 – lettera d**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

### **Emendamento 37**

#### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 6 – lettera e**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 4 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**4 bis.** *In caso di mancata conformità con i valori limite fissati ai paragrafi 1, 1 bis e 4 e previo esame di tutti i documenti di prova, le autorità che esercitano il controllo da parte dello Stato di approdo hanno la facoltà di decidere il fermo della nave finché non sia stato posto rimedio alla violazione.*

*Le navi non in regola sono tenute a scaricare il combustibile e sono soggette a un'ammenda giornaliera per ciascuna violazione.*

*Gli Stati membri possono inoltre prendere misure di esecuzione supplementari conformemente al diritto marittimo internazionale.*

## **Emendamento 38**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 6 – lettera e**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 4 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 ter. In deroga ai paragrafi 4 e 4 bis, qualora la conformità ai valori limite di cui al paragrafo 4 abbia significative ripercussioni sociali negative sulle comunità locali delle regioni insulari ultraperiferiche dell'Unione e sull'intero territorio greco o su parte di esso, gli Stati membri interessati potranno differire al massimo di cinque anni i termini di cui al presente paragrafo per un numero limitato di navi passeggeri che effettuano servizi di linea tra i porti dell'Unione, a condizione che siano rispettate le pertinenti norme sulla qualità dell'aria.***

***Gli Stati membri che intendono avvalersi di questa disposizione stilano un elenco delle navi e delle rotte ammissibili a beneficiare di detta deroga e lo sottopongono all'approvazione della Commissione. Gli Stati membri interessati rendono pubblico l'elenco approvato.***

## **Emendamento 39**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 6 – lettera e**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 4 quater (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 quater. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie a garantire che i combustibili per uso marittimo non siano utilizzati nelle rispettive acque territoriali e zone di controllo dell'inquinamento che non rientrano nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> dalle navi dirette verso porti dell'Unione o da essi provenienti, se il tenore di zolfo di tali combustibili è superiore in massa allo 0,10% a decorrere***

*dal 1° gennaio 2015.*

*Il presente paragrafo si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi la cui navigazione sia iniziata all'esterno dell'Unione.*

#### **Emendamento 40**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 ter – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*3 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2015, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per allineare ai valori di cui all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 98/70/CE il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi operanti nelle vie navigabili interne e nelle acque territoriali dell'Unione così come dalle navi ormeggiate nei porti dell'Unione.*

*Motivazione*

*In base all'attuale regime, alle navi d'altura e alle navi adibite alla navigazione interna si applicano valori limiti diversi relativamente al tenore di zolfo, anche se si trovano a navigare nello stesso estuario. Occorre colmare questa lacuna armonizzando i valori limite per le navi d'altura con quelli delle disposizioni relative alla navigazione interna e alle macchine mobili non stradali attualmente d'applicazione in virtù della direttiva UE sulla qualità del combustibile. Considerati gli effetti a livello locale sulla salute delle emissioni delle navi (soprattutto il particolato) e la densità di popolazione nelle regioni costiere, è necessario adottare misure per ridurre l'inquinamento atmosferico locale. L'equiparazione degli standard in materia di zolfo relativi alla navigazione costiera e alla navigazione interna è giustificata dalla necessità di migliorare la qualità dell'aria nelle zone portuali e costiere.*

#### **Emendamento 41**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 ter bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Articolo 4 ter bis*

***Disponibilità dei combustibili per uso marittimo***

***1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire la disponibilità e la distribuzione equilibrata dei combustibili per uso marittimo:***

***– il cui tenore di zolfo non supera lo 0,10% a partire dal 1° gennaio 2015;***

***– il cui tenore di zolfo non supera lo 0,50% a partire dal 1° gennaio 2015;***

***2. Il paragrafo 1 non preclude l'introduzione di tali misure a partire da una data anteriore.***

**Emendamento 42**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 ter ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Articolo 4 ter ter***

***Equivalenze***

***L'amministrazione di uno Stato membro può autorizzare qualsiasi apparecchiatura, materiale, strumento o dispositivo da installare su una nave o qualsiasi altro procedimento, olio combustibile alternativo o metodo per conformarsi alla normativa, utilizzati in alternativa a quelli previsti dalla presente direttiva, a condizione che l'apparecchiatura, il materiale, lo strumento, il dispositivo o il procedimento, l'olio combustibile alternativo o il metodo per conformarsi alla normativa siano almeno altrettanto efficaci, in termini di riduzione delle emissioni, di quelli previsti dalla presente direttiva, compresi gli standard di cui agli articoli 4 bis e 4 ter.***

*Motivazione*

*La regola 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL sull'equivalenza include procedimenti non tecnici o operativi mediante i quali possono essere adottati metodi di conformità*

alternativi. Questa possibilità dovrebbe essere introdotta nella direttiva rivista dell'UE per incoraggiare gli sviluppi e gli investimenti in tecnologie innovative.

### **Emendamento 43**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 quater – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

2. Le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni di cui al paragrafo 1 dovranno ottenere riduzioni delle emissioni di anidride solforosa che siano almeno equivalenti alle riduzioni che si sarebbero ottenute utilizzando combustibili per uso marittimo che soddisfano i requisiti di cui agli articoli 4 bis e 4 ter.

#### *Motivazione*

*La soppressione dei termini "continuare a" garantirebbe che gli impianti scrubber che potrebbero temporaneamente risultare non conformi possano comunque essere autorizzati ai sensi della direttiva. La soppressione consentirebbe anche il ricorso ad altri metodi per conformarsi alla normativa, come il calcolo dei valori medi. L'industria sta studiando attivamente la fattibilità del calcolo dei valori medi in determinate zone geografiche dove un siffatto approccio ha più senso, ad esempio nella zona di controllo delle emissioni dell'America settentrionale. Non tutti i metodi di conformità alternativi consentiranno di "continuare a" ottenere riduzioni, ma i loro effetti globali saranno, per definizione, equivalenti o addirittura migliori, per la salute e l'ambiente, di quelli derivanti dall'utilizzo di combustibili conformi alla normativa. Il Parlamento europeo dovrebbe garantire che l'UE non sbarrì inavvertitamente la strada all'ulteriore ricerca di soluzioni innovative. L'ultima frase va stralciata dal testo dell'articolo 4 quater poiché specificamente riferita solo all'impiego di sistemi di depurazione dei gas di scarico, per cui dovrebbe più opportunamente figurare nella sezione pertinente della tabella dell'allegato 2.*

### **Emendamento 44**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 quater – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis. Come soluzione alternativa per ridurre le emissioni, gli Stati membri incoraggiano l'utilizzo da parte delle navi ormeggiate in porto di energia elettrica prodotta a terra.**

#### **Emendamento 45**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 quater – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis. Gli Stati membri garantiscono che le autorità portuali includano nella tassa portuale o in altri oneri le spese di raccolta, gestione e smaltimento degli effluenti dei sistemi di depurazione dei gas di scarico in conformità della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000<sup>1</sup>, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, a prescindere dal fatto che i rifiuti siano conferiti o no.**

---

<sup>1</sup> GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

#### **Emendamento 46**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 quater – paragrafo 3 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 ter. Gli aiuti degli Stati membri per l'installazione a bordo di sistemi di depurazione dei gas di scarico commissionati anteriormente al 31 dicembre 2013 sono considerati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107 TFUE.**

## Emendamento 47

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 7

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 quater – paragrafo 4 – comma 1 – parte introduttiva

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

**4.** La Commissione riceverà mandato per adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 9 bis **conformi alle norme e agli strumenti adottati in materia dall'IMO** per quanto riguarda:

#### *Motivazione*

*La formulazione sembra implicare che la Commissione possa adottare, mediante atti delegati, misure che differiscono dalle decisioni dell'IMO. È invece essenziale mantenere il pieno rispetto dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL, in quanto l'esistenza, all'interno dell'UE, di eventuali differenze nei metodi di riduzione delle emissioni potrebbe inficiare la promozione di alternative all'impiego di combustibili a basso tenore di zolfo, che rappresenta un aspetto essenziale della direttiva.*

## Emendamento 48

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 4 sexies bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**8 bis. È inserito il seguente articolo:**

**"Articolo 4 sexies bis**

**Disponibilità di olio combustibile**

**Fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4:**

**1. Se uno Stato membro accerta che una nave non rispetta le norme in materia di oli combustibili di cui alla presente direttiva, l'autorità competente dello Stato membro può chiedere alla nave di:**

**a) presentare un riepilogo delle azioni adottate per cercare di garantire la conformità, nonché**

**b) dimostrare che ha cercato di acquistare olio combustibile conforme nell'ambito**

*del proprio piano di viaggio e che, qualora esso non fosse stato disponibile dove previsto, ha cercato di individuare fonti alternative ove reperire tale olio combustibile e, pur avendo essa fatto quanto possibile per ottenere olio combustibile conforme, tale olio combustibile non era disponibile per l'acquisto.*

*2. La nave non è tenuta a deviare dalla rotta prevista o a ritardare indebitamente il viaggio per conseguire la conformità.*

*3. Uno Stato membro può desistere dall'applicare misure di controllo se la nave può documentare, fornendo le informazioni indicate al paragrafo 1, di aver tentato in buona fede di acquistare combustibile conforme.*

*4. La nave informa la sua amministrazione e l'autorità competente del porto di destinazione interessato quando non le è possibile acquistare olio combustibile conforme.*

*5. Gli Stati membri informano la Commissione quando una nave ha presentato la prova della mancata disponibilità di olio combustibile conforme.*

*6. Tale documentazione viene presa in considerazione nell'applicazione della presente direttiva."*

## **Emendamento 49**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 9 – lettera a**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per verificare mediante campionatura che il tenore di zolfo dei combustibili usati sia conforme agli articoli 3, 3 bis, 4, 4 bis e 4 ter. Il campionamento inizia dalla data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo

#### *Emendamento*

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per verificare mediante campionatura che il tenore di zolfo dei combustibili usati sia conforme agli articoli 3, 3 bis, 4, 4 bis e 4 ter. Il campionamento inizia dalla data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo

del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e, nel caso del combustibile per uso marittimo, al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime e nei porti di cui trattasi.

del combustibile in questione. Esso è effettuato *regolarmente* con frequenza sufficiente, *in quantità adeguate* e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e, nel caso del combustibile per uso marittimo, al combustibile *fornito e* utilizzato dalle navi nelle zone marittime e nei porti di cui trattasi.

## **Emendamento 50**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 9 – lettera a**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c bis) campionamento e analisi del combustibile per uso marittimo destinato alla combustione a bordo per verificare che sia conforme alle linee guida che dovranno essere elaborate dall'IMO;*

## **Emendamento 51**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 10 – lettere c e c bis (nuova)**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 7 – paragrafi 2 e 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c) sono soppressi i paragrafi 2 e 3.*

*c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:*

**"2. Sulla base, fra l'altro,**

**a) delle relazioni annuali presentate a norma dei paragrafi 1 e 1 bis;**

**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 zolfo e ossidi di zolfo delle navi utilizzando i meccanismi IMO, in applicazione delle iniziative dell'Unione al riguardo;**

**entro il 31 dicembre 2013 la**

**Commissione presenta una relazione al**

**Parlamento europeo e al Consiglio una relazione, corredata se del caso di proposte legislative. Nella sua relazione la Commissione esamina gli aspetti seguenti:**

**– le potenziali ripercussioni sul mercato interno, in particolare per quanto riguarda la concorrenza, dell'applicazione nell'Unione di norme differenti in materia di emissioni;**

**– la designazione di ulteriori zone di controllo delle emissioni di SOx e NOx;**

**– l'applicazione all'olio combustibile per uso marittimo di norme di qualità sulla falsariga di quelle applicabili conformemente alla direttiva 98/70/CE;**

**– misure alternative o complementari per ridurre ulteriormente le emissioni provocate dalle navi."**

**c bis) il paragrafo 3 è soppresso.**

## **Emendamento 52**

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 10 – lettera c ter (nuova)**

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 7 – paragrafi 2 bis e 2 ter (nuovi)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**c ter) sono aggiunti i seguenti paragrafi 2 bis e 2 ter:**

**"2 bis. La Commissione effettua una valutazione d'impatto della presente direttiva ed entro la fine del 2012 propone un pacchetto di misure compensative per attenuare l'impatto negativo sull'industria del trasporto marittimo in tutta l'Unione.**

**2 ter. Se entro il 1° gennaio 2015 l'IMO decide di modificare l'allegato VI della convenzione MARPOL, la Commissione presenta automaticamente una nuova proposta volta a recepire tale modifica nel diritto dell'Unione."**

## Emendamento 53

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 13

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La delega di poteri di cui all'articolo 4 bis, **paragrafo 1 bis)** e 2), articolo 4 quater, paragrafo 4, articolo 6, paragrafo 1), articolo 7, **paragrafo 1 bis)** e **articolo 7, paragrafo 4, sarà conferita** alla Commissione per una durata indeterminata a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva].

#### *Emendamento*

2. Il potere di **adottare atti delegati** di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 2, *all'articolo 4 quater, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafi 1 bis e 4, è conferito* alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva].

## Emendamento 54

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 13

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. La delega di cui all'articolo 4 bis, paragrafo **1 bis)** e 2), articolo 4 quater, paragrafo 4, articolo 6, paragrafo 1), articolo 7, **paragrafo 1 bis)** e **articolo 7, paragrafo 4,** può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega *dei poteri specificati nella decisione medesima*. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo *a quello della sua* pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi precisata. *La decisione di revoca lascia impregiudicata* la validità degli atti delegati già in vigore.

#### *Emendamento*

3. La delega *di potere* di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 2, **all'articolo 4 ter, paragrafo 3 bis,** *all'articolo 4 quater, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafi 1 bis e 4,* può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega *di potere ivi specificata*. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo *alla pubblicazione della decisione* nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi precisata. *Essa non pregiudica* la validità degli atti delegati già in vigore.

#### *Motivazione*

*Emendamento inteso a garantire la coerenza con il resto del testo.*

## Emendamento 55

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 13

Direttiva 1999/32/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. Un atto delegato adottato ai sensi all'articolo 4 bis, paragrafo **1 bis) e 2)**, articolo 4 quater, paragrafo 4, articolo 6, paragrafo 1), articolo 7, *paragrafo 1 bis) e articolo 7, paragrafo 4*, entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un termine di **due** mesi a partire dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Detto termine può essere prorogato di **due** mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### *Emendamento*

5. L'atto delegato adottato ai sensi all'articolo 4 bis, paragrafo 2, *dell'articolo 4 quater, paragrafo 4, dell'articolo 6, paragrafo 1 e dell'articolo 7, paragrafi 1 bis e 4*, entra in vigore solo se *né* il Parlamento europeo *né* il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di **tre** mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di **tre** mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

## Emendamento 56

### Proposta di direttiva

#### Allegato

Direttiva 1999/32/CE

Allegato II – paragrafo 2 – trattino 2

#### *Testo della Commissione*

– documentare in modo esauriente che **qualunque flusso di rifiuti scaricato** in mare, tra cui le baie, i porti e gli estuari non abbia alcun impatto negativo importante e non ponga rischi per la salute e l'ambiente.

#### *Emendamento*

– documentare in modo esauriente che **tutte le acque reflue – comprese quelle rientranti nelle prescrizioni in materia di acque reflue della risoluzione IMO MEPC.184(59) – scaricate** in mare, tra cui le baie, i porti e gli estuari, non hanno alcun impatto negativo importante e non pongono rischi per la salute e l'ambiente.