

SCHEMA DI VALUTAZIONE N. 43/2011
dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo
sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità

TITOLO:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.		
NUMERO ATTO	COM (2011) 439 def.		
NUMERO PROCEDURA	2011/0190 (COD)		
AUTORE	Commissione europea		
DATA DELL'ATTO	15/07/2011		
DATA DI TRASMISSIONE	22/07/2011		
SCADENZA OTTO SETTIMANE	17/10/2011		
ASSEGNATO IL	26/07/2011		
COMM.NE DI MERITO	13 ^a	Parere motivato entro	06/10/2011
COMM.NI CONSULTATE	3 ^a , 14 ^a	Oss.ni e proposte entro	29/09/2011
OGGETTO	La presente proposta mira a rivedere la direttiva 1999/32/CE al fine di allineare la stessa alle norme emanate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) circa gli standard relativi alla composizione dei combustibili e circa i metodi di riduzione delle emissioni inquinanti. Essa, inoltre, intende rafforzare il regime UE di monitoraggio e applicazione delle norme rilevanti in materia.		
BASE GIURIDICA	Articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), secondo il quale "[i]l Parlamento europeo ed il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni, decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi dell'articolo 191". L'articolo 191, del TFUE, infatti, afferma che la politica dell'Unione europea in materia ambientale persegue vari obiettivi, fra cui la salvaguardia, la tutela ed il miglioramento dell'ambiente, la protezione della salute umana, un'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e la promozione di misure volte a favorire la risoluzione dei		

problemi ambientali regionali e mondiali.

**PRINCIPIO DI
SUSSIDIARIETÀ**

CONFORME: la dimensione globale del trasporto marittimo e l'impatto transfrontaliero dell'inquinamento atmosferico causato dai combustibili contenenti zolfo richiedono la fissazione di disposizioni comuni per tutti gli Stati membri, sulla base dell'apposita normativa internazionale prodotta dall'IMO. In assenza di disposizioni del genere, alle navi operanti nelle acque dell'UE si applicherebbero standard nazionali diversi che renderebbero estremamente complicato e costoso il funzionamento dell'industria del trasporto marittimo nell'UE, creando delle distorsioni del mercato interno. Giacché solo un'azione armonizzata a livello europeo può garantire un'applicazione effettiva degli standard internazionali sui combustibili in tutti gli Stati membri, si può dire che la presente proposta rispetti il principio di sussidiarietà.

**PRINCIPIO DI
PROPORZIONALITÀ**

CONFORME: la proposta appare congrua alle finalità che intende perseguire.

ANNOTAZIONI

La strategia Europa 2020¹ auspica, tra le altre cose, un'economia europea ecologica, sostenibile e attenta all'uso delle risorse. In questo contesto, sono state eseguite delle politiche volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico che hanno portato ad una notevole riduzione delle emissioni inquinanti. Tuttavia, la maggior parte di queste riduzioni è stata ottenuta intervenendo sulle fonti di emissioni a terra (come impianti industriali o trasporto su gomma) e storicamente è sempre stata attribuita poca attenzione alle fonti di emissioni marittime rispetto a quelle terrestri. Le emissioni marittime di inquinanti atmosferici, però, finiscono per avere un impatto anche a terra, in quanto possono coprire lunghe distanze. Le proiezioni effettuate nel 2005 hanno dimostrato che, senza un'ulteriore azione di regolamentazione, la continua crescita delle emissioni inquinanti del settore marino supererà, entro il 2020, il totale delle emissioni inquinanti provenienti da tutte le fonti a terra².

La direttiva 1999/32/CE³ introduce nel diritto dell'UE una serie di norme decise nell'ambito dell'IMO. In particolare, essa prevede norme più rigide circa il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo da utilizzare nelle zone che richiedono una protezione ambientale speciale, ossia le zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA)⁴. Dopo la modifica della direttiva avvenuta nel 2005, le norme dell'IMO sono state rivedute nell'ottobre 2008 con il deciso sostegno dell'UE e costituiscono attualmente l'oggetto principale della presente proposta.

Gli elementi di merito della presente proposta possono essere rintracciati a livello dell'articolo 1, contenente gli emendamenti e le modifiche proposte all'articolo della direttiva 1999/32/CE. Si propone la modifica dell'articolo 3 al fine di rivedere le disposizioni sul tenore massimo di zolfo nell'olio combustibile pesante, che non dovrebbe essere superiore all'1% in massa.

¹ Comunicazione della Commissione europea "Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva", del 3 marzo 2010; COM(2010) 2020 def.

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

³ Direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE; GU L 121 dell' 11.5.1999, pp. 13 ss.

⁴ Nell'UE, le SECA comprendono il Mar Baltico, il Mare del Nord ed il Canale della Manica.

L'articolo 3 *bis* è aggiunto allo scopo di garantire che i combustibili per uso marittimo non siano utilizzati o immessi sul mercato negli Stati membri se il loro tenore di zolfo supera lo standard generale del 3,5%. In più, questa disposizione intende prevenire il rischio che la possibilità di utilizzare olio combustibile pesante in combinazione con metodi di riduzione delle emissioni in luogo di combustibili distillati a basso tenore di zolfo possa comportare l'utilizzo e l'immissione sul mercato di combustibile di scarsa qualità, che potrebbe portare allo scarico di acque reflue ad alta densità e avere effetti negativi sull'ambiente marino. Garantire una qualità minima del combustibile mira anche a prevenire il rischio di avarie al motore delle navi.

L'articolo 4 *quater* è modificato e sono aggiunti gli articoli 4 *quinquies* e 4 *sexies*, attraverso i quali si concede agli Stati membri di autorizzare le navi ad utilizzare metodi di riduzione delle emissioni alternativi all'uso di combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo, a condizione che vengano costantemente ottenute riduzioni delle emissioni di anidride solforosa equivalenti a quelle che verrebbero ottenute utilizzando del combustibile a basso tenore di zolfo. L'uso di metodi alternativi di riduzione delle emissioni è inoltre soggetto a determinati criteri per garantire che non si dia adito a gravi impatti negativi per l'ambiente e a rischi per la salute umana. I criteri saranno stabiliti dall'IMO o, in assenza degli strumenti IMO, dalla Commissione europea. I metodi di riduzione delle emissioni che possono essere utilizzati da navi battenti bandiera degli Stati membri saranno approvati dal Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, istituito dal regolamento 2099/2002/CE⁵.

L'articolo 6 è modificato dando mandato alla Commissione di specificare la frequenza, i metodi e la definizione del campionamento rappresentativo del combustibile, nonché per adeguare la procedura di verifica volta a determinare il tenore di zolfo nei combustibili ai più recenti standard tecnici internazionali.

Da ultimo, si vuol richiamare l'attenzione sull'articolo 9 *bis*, secondo cui la Commissione europea ha il potere di adottare atti delegati in riferimento anche ad alcuni elementi potenzialmente essenziali nell'ambito dell'atto legislativo in oggetto; l'articolo 9 *bis* fa riferimento a quanto disposto dall'articolo 4 *bis*, paragrafo 1 *bis*) e 2), dall'articolo 4 *quater*, paragrafo 4, dall'articolo 6, paragrafo 1), dall'articolo 7, paragrafo 1 *bis*) e dall'articolo 7, paragrafo 4. Lo stesso articolo prevede che tale delega sia conferita alla Commissione per una durata indeterminata.

⁵ Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi; GU L 324 del 29.11.2002, pp. 1 ss.