

- (8) Nel 2008 l'IMO ha adottato una risoluzione di modifica dell'allegato VI del protocollo del 1997 che modifica la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, modificato dal protocollo del 1978 ad essa relativo («convenzione MARPOL»), che contiene una regolamentazione per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi. L'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL è entrato in vigore il 1° luglio 2010.
- (9) L'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL introduce, tra l'altro, limiti al contenuto di zolfo più severi per il combustibile per uso marittimo nelle SECA (1,00 % dal 1° luglio 2010 e 0,10 % dal 1° gennaio 2015) nonché nelle aree marittime al di fuori delle SECA (3,50 % dal 1° gennaio 2012 e, in linea di principio, 0,50 % dal 1° gennaio 2020). La maggior parte degli Stati membri è tenuta, conformemente ai propri obblighi internazionali, a imporre alle navi l'uso di combustibile con un tenore massimo di zolfo dell'1,00 % nelle SECA a partire dal 1° luglio 2010. Al fine di assicurare la coerenza con il diritto internazionale nonché la corretta applicazione nell'Unione delle nuove norme sullo zolfo stabilite a livello internazionale, è opportuno allineare la 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 in materia sia di combustibile che di tecnologie, non dovrebbe essere consentito l'uso nell'Unione di combustibile per uso marittimo il cui tenore di zolfo supera la norma generale del 3,50 % in massa, ad eccezione dei combustibili destinati all'approvvigionamento delle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni con sistemi a circuito chiuso.
- (10) Le modifiche all'allegato VI della convenzione MARPOL per quanto riguarda le SECA sono possibili a norma delle procedure IMO. Qualora siano introdotte ulteriori modifiche, tra cui esenzioni, per quanto riguarda l'applicazione dei limiti in vigore per le SECA all'allegato VI della convenzione MARPOL, la Commissione dovrebbe esaminare tali modifiche e, se del caso, presentare senza indugio la necessaria proposta conformemente al TFUE, al fine di allineare completamente la direttiva 1999/32/CE con le norme IMO relative alle SECA.
- (11) L'introduzione di qualsiasi nuova zona di controllo delle emissioni dovrebbe essere subordinata alla procedura IMO di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL ed essere avvalorata da argomenti fondati, basati su motivazioni ambientali ed economiche e suffragati da dati scientifici.
- (12) Conformemente alla regola 18 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di combustibili per uso marittimo conformi alla presente direttiva.
- (13) Alla luce della dimensione globale della politica ambientale e delle emissioni prodotte dal trasporto marittimo, si dovrebbero definire a livello globale norme ambiziose in materia di emissione.
- (14) Le navi passeggeri operano per la maggior parte nei porti o vicino alle aree costiere e il loro impatto sulla salute umana e sull'ambiente è rilevante. Al fine di migliorare la qualità dell'aria nelle aree portuali e costiere, tali navi sono tenute ad utilizzare combustibile per uso marittimo con un tenore massimo di zolfo dell'1,50 % fino a quando norme più severe sul tenore di zolfo si applicheranno a tutte le navi nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di controllo dell'inquinamento degli Stati membri.
- (15) Conformemente all'articolo 193 TFUE, la presente direttiva non dovrebbe impedire ai singoli Stati membri di mantenere o di prendere provvedimenti per una protezione ancora maggiore al fine di incoraggiare un'attuazione tempestiva per quanto riguarda il tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo, per esempio utilizzando metodi di riduzione delle emissioni al di fuori delle SECA.
- (16) Per agevolare la transizione verso nuove tecnologie dei motori atte potenzialmente a ridurre ulteriormente, in modo significativo, le emissioni nel settore marittimo, è opportuno che la Commissione esamini ulteriori possibilità di consentire e incoraggiare l'installazione di motori a gas sulle navi.
- (17) La corretta applicazione degli obblighi in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo è necessaria per il conseguimento degli obiettivi della direttiva 1999/32/CE. L'esperienza derivata dall'attuazione della direttiva 1999/32/CE ha dimostrato che vi è la necessità di un regime di monitoraggio e applicazione più severo per garantire la corretta attuazione della direttiva. A tal fine è necessario che gli Stati membri assicurino un campionamento sufficientemente frequente e accurato del combustibile per uso marittimo immesso sul mercato o utilizzato dalle navi, nonché una verifica periodica dei giornali di bordo e dei bollettini di consegna del combustibile. È inoltre necessario che gli Stati membri stabiliscano un sistema di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di non ottemperanza alle disposizioni della direttiva 1999/32/CE. Al fine di garantire una maggiore trasparenza delle informazioni, è inoltre opportuno che il registro dei fornitori locali di combustibile per uso marittimo sia messo a disposizione del pubblico.
- (18) La comunicazione da parte degli Stati membri a norma della direttiva 1999/32/CE si è rivelata insufficiente ai fini della verifica della conformità con detta direttiva a causa della mancanza di disposizioni armonizzate e sufficientemente precise sul contenuto e il formato delle relazioni degli Stati membri. Sono pertanto necessarie indicazioni più dettagliate per quanto riguarda il contenuto e il formato della relazione per garantire delle comunicazioni maggiormente armonizzate.
- (19) A seguito all'adozione della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, sulle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) ⁽¹⁾, che rifonde la normativa dell'Unione sulle emissioni industriali, è necessario modificare di conseguenza le disposizioni della direttiva 1999/32/CE relative al tenore massimo di zolfo dell'olio combustibile pesante.

(1) GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17.

