



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 22.9.2016
COM(2016) 617 final

2016/0296 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di
Organizzazione marittima internazionale nella 70^a e 71^a sessione del comitato per la
protezione dell'ambiente marino, relativamente all'approvazione e adozione degli
emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL riguardanti la designazione e
la presa d'effetto delle zone di controllo delle emissioni di ossidi d'azoto (NECA) del
Mare del Nord e del Mar Baltico**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta della Commissione verte sulla definizione della posizione che l'Unione assumerà in occasione della 70^a e 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in relazione all'approvazione e all'adozione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) riguardanti la designazione del Mar Baltico e del Mare del Nord come zone di controllo delle emissioni di ossidi di azoto (NECA, *Nitrogen Oxide Emissions Control Areas*) e la loro presa d'effetto.

Al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo le emissioni di ossidi di azoto (NO_x) prodotte dalle navi, l'allegato VI della convenzione MARPOL prevede la possibilità di designare zone NECA su richiesta di parti aventi un interesse comune in un particolare tratto di mare. La domanda di designazione deve essere presentata all'IMO che esamina, approva e adotta i necessari emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, affinché la proposta di designazione di un determinato tratto di mare come NECA possa entrare in vigore e prendere effetto. Tutti gli Stati membri dell'UE tranne l'Austria e l'Ungheria hanno ratificato l'allegato VI della convenzione MARPOL.

Le prime NECA designate nei Mari dell'America settentrionale e nel Mar dei Caraibi degli Stati Uniti hanno preso effetto il 1° gennaio 2016. Quando opera in questi tratti di mare, un motore installato su una nave costruita successivamente alla data citata dovrà rispettare i cosiddetti "obblighi di livello III" di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL.

Le tecnologie di riduzione delle emissioni più comunemente disponibili che assicurano la conformità agli obblighi di livello III sono: i sistemi di ricircolo dei gas di scarico (*exhaust gas recycling* o EGR)), i sistemi di riduzione catalitica selettiva (*specific catalytic reduction* o SCR) o i motori (in parte) alimentati a gas naturale liquefatto (*liquified natural gas*, LNG).

In previsione dei notevoli benefici per l'ambiente e la salute, e prendendo esempio dall'America settentrionale, tutti gli Stati rivieraschi del Mar Baltico e del Mare del Nord hanno deciso di comune accordo di proporre all'IMO la designazione dei due mari come NECA, al fine di ridurre in misura significativa la quantità totale delle emissioni future di NO_x provenienti da navi.

Le emissioni di NO_x provenienti da navi nel Mar Baltico e nel Mare del Nord contribuiscono notevolmente all'inquinamento atmosferico soprattutto nelle grandi città costiere, attraverso la formazione di particolato (PM) e di ozono al suolo e contribuendo inoltre alle concentrazioni di biossido di azoto (NO₂), tutti fattori con effetti nocivi sulla salute umana. L'apporto di azoto all'ambiente marino e terrestre tramite deposizione atmosferica contribuisce inoltre all'eutrofizzazione del mare e del terreno.

Nel Mar Baltico l'eutrofizzazione è un problema importante: le emissioni di NO_x provenienti da navi contribuiscono al totale dell'apporto di azoto all'ambiente marino tramite deposizione atmosferica, esacerbando così il problema dell'eutrofizzazione in loco. L'applicazione degli obblighi di livello III risultanti dalla designazione del Mar Baltico come NECA potrebbe ridurre l'eutrofizzazione fino al 20-30% in diversi tratti.

Senza misure di controllo, nel 2030 le emissioni di NO_x provenienti dal trasporto marittimo nel Mare del Nord contribuirebbero tra il 7% e il 24% alla concentrazione media annua di NO_x nell'aria ambiente degli Stati rivieraschi. L'apporto di azoto proveniente dal settore del trasporto marittimo e depositato negli Stati del Mare del Nord varia dal 2% al 5%. La

designazione del Mare del Nord come NECA dovrebbe ridurre di circa un terzo l'apporto di emissioni derivanti dal trasporto marittimo in loco.

2. LA SITUAZIONE ATTUALE

In seguito alla preferenza espressa dagli Stati rivieraschi del Mar Baltico e del Mare del Nord nei confronti di un processo parallelo e sincronizzato di designazione delle due NECA, una per ciascun mare, è stata concepita una «tabella di marcia» che illustra i successivi passi per designarle e perché prendano poi effetto.

La tabella di marcia¹ prevede la presentazione di entrambe le domande di designazione all'IMO a luglio 2016, in vista dell'approvazione da parte del comitato per la protezione dell'ambiente marino in occasione della sua 70^a sessione (ottobre 2016), seguita dall'adozione in occasione della successiva 71^a sessione (primavera 2017). La data proposta per la presa d'effetto di entrambe le NECA è fissata al 1° gennaio 2021, affinché gli operatori abbiano tempo sufficiente per prepararsi e adeguarsi.

Dopo lunghi lavori preparatori intesi a illustrare gli effetti e i benefici di entrambe le NECA designate, le bozze delle due domande sono state discusse in occasione di seminari tecnici tenutisi in Russia e Danimarca nel maggio 2016. Le versioni (finali) delle domande di designazione sono state distribuite anche all'interno del gruppo "Trasporti marittimi" del Consiglio, il 19 maggio e 29 giugno 2016.

In linea con la tabella di marcia, la 50^a riunione dei capi delegazione dell'HELCOM (commissione per la protezione dell'ambiente marino nel Mar Baltico, o commissione di Helsinki), che ha avuto luogo in Estonia il 15 e 16 giugno 2016, ha approvato la presentazione all'IMO il 1° luglio 2016 delle due domande di designazione di una NECA da parte dei rispettivi Stati rivieraschi. Dopo l'approvazione dell'HELCOM, gli Stati del Mare del Nord hanno potuto inviare le domande di designazione in parallelo in modo che potessero essere approvate e adottate simultaneamente dall'IMO, come indicato nella tabella di marcia.

3. EMENDAMENTI DELL'ALLEGATO VI DELLA CONVENZIONE MARPOL

Conformemente ai criteri e alle procedure per proporre la designazione di un determinato tratto di mare come NECA, di cui al regolamento 13.6 e all'allegato VI, appendice III, della convenzione MARPOL, le domande presentate dagli Stati rivieraschi del Mar Baltico e del Mare del Nord descrivono gli emendamenti che occorre apportare al Regolamento 13, paragrafi 5.1, 5.2 e 5.3, per aggiungere le NECA del Mare del Nord e del Mar Baltico a quelle già designate per i Mari dell'America settentrionale e del Mar dei Caraibi degli Stati Uniti, precisando inoltre che le NECA del mare del Nord e del Mar Baltico prenderanno effetto a partire dal 1° gennaio 2021.

In seguito alla presentazione degli emendamenti proposti dagli Stati del Mare del Nord e del Mar Baltico all'IMO il 1° luglio 2016, ne sono previsti l'esame e l'approvazione in occasione della 70^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (fissata dal 24 al 28 ottobre 2016), a seguito della quale gli emendamenti saranno presentati per adozione alla 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (fissata per la primavera 2017).

¹ Si veda anche: https://portal.helcom.fi/meetings/HOD_49-2015-247/MeetingDocuments/4-29_Roadmap_for_designating_a_NECA_in_the_Baltic_Sea_in_parallel_with_the_North_Sea.pdf

Una volta approvati e adottati dal Comitato, gli emendamenti di cui sopra all'allegato VI del Regolamento 13 della convenzione MARPOL saranno comunicati per approvazione alle parti contraenti dell'allegato.

4. NORMATIVA UE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE

La designazione di NECA nelle acque dell'UE contribuirebbe in misura significativa alla realizzazione degli obiettivi fissati nella politica ambientale dell'Unione che mirano a preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente marino e a proteggere la salute delle persone migliorando la qualità dell'aria. La valutazione d'impatto della Commissione che accompagna il pacchetto "Aria pulita" 2013² osserva che, sebbene le decisioni sulle misure specifiche dell'Unione che disciplinano le emissioni di NO_x generate da trasporti marittimi necessitino di un'analisi distinta e più specifica, esistono potenzialità concrete affinché questo tipo di trasporti consegua riduzioni delle emissioni di NO_x in modo efficiente in termini di costi, fornendo un contributo al miglioramento della qualità dell'ambiente marino e dell'atmosfera.

La direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino³ impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie per conseguire o mantenere un "buono stato ecologico" nell'ambiente marino entro il 2020. Per "buono stato ecologico" si intende lo "stato ecologico delle acque marine tale per cui queste preservano la diversità ecologica e la vitalità di mari ed oceani che siano puliti, sani e produttivi nelle proprie condizioni intrinseche e l'utilizzo dell'ambiente marino resta ad un livello sostenibile, salvaguardando in tal modo il potenziale per gli usi e le attività delle generazioni presenti e future" (articolo 3, paragrafo 5, della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino). La determinazione del buono stato ecologico prevede, tra l'altro, che venga ridotta al minimo l'eutrofizzazione di origine umana e in particolare i suoi effetti negativi quali la perdita di biodiversità, il degrado dell'ecosistema, la proliferazione dannosa di alghe e la carenza di ossigeno nelle acque di fondo (tutti fenomeni riscontrabili su vasta scala, soprattutto nel Mar Baltico). Ridurre gli apporti di azoto provenienti dalla navigazione marittima attraverso l'applicazione degli obblighi di livello III che derivano dalla designazione del Mare del Nord e del Mar Baltico come NECA, aiuterà gli Stati membri dell'UE che si affacciano sui questi mari a conseguire un «buono stato ecologico» nell'ambito della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.

La direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente⁴ stabilisce, tra l'altro, valori limite per l'NO₂ al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e/o per l'ambiente causati dall'inquinamento atmosferico. Il valore limite per la concentrazione media annua di NO₂ è fissato a 40 microgrammi/m³. Soprattutto negli Stati rivieraschi del Mare del Nord questa concentrazione massima viene superata in diverse regioni e zone. Le emissioni derivanti dal trasporto marittimo possono contribuire in misura significativa ad aggravare i problemi a livello locale relativamente alla qualità dell'aria in Europa, soprattutto se si considera che nel Mare del Nord l'89% delle emissioni generate dalle navi sono prodotte entro 50 miglia nautiche dalla costa⁵.

² Vedi: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm

³ Direttiva n. 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

⁴ Direttiva n. 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

⁵ Agenzia europea dell'ambiente (AEA), relazione tecnica n. 4/2013, *The impact of international shipping on European air quality and climate forcing* – 14.3.2013, pag. 38

La direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente riconosce che al fine di raggiungere gli obiettivi ivi fissati è particolarmente importante combattere alla fonte l'emissione di inquinanti, segnatamente con misure che limitino le emissioni di gas di scarico dai motori di varie fonti mobili e fisse attraverso norme sulla qualità dei motori o dei combustibili.

L'Unione ha messo in atto vari atti legislativi che disciplinano le emissioni mediante norme pertinenti ai motori installati su vari trasporti su strada (autovetture, autocarri e furgoni, attraverso le norme Euro⁶) e in macchine mobili non stradali (navi adibite alla navigazione interna e locomotive, attraverso la direttiva sulle macchine mobili non stradali⁷). Le emissioni di zolfo prodotte dal trasporto marittimo nelle acque europee sono state regolamentate mediante la direttiva che fissa gli obblighi relativi al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo⁸. La direttiva recepisce inoltre nel diritto dell'Unione la designazione di zone di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (*Sulphur Emission Control Areas*, ovvero SECA) sia nel Mare del Nord sia nel Mar Baltico conformemente all'allegato VI della convenzione MARPOL. L'entrata in vigore degli obblighi relativi al basso tenore di zolfo nei combustibili nelle due SECA, il 1° gennaio 2015, si è tradotta nella diminuzione della concentrazione di zolfo nelle regioni costiere.

Sebbene le emissioni di NO_x prodotte dai trasporti marittimi internazionali non siano state regolamentate a monte tramite la normativa dell'Unione, il trasporto marittimo è riconosciuto quale fattore che contribuisce in modo rilevante non solo alla quantità totale ma anche alla concentrazione e al deposito delle emissioni nell'Unione, pertanto è necessario ridurre queste emissioni⁹. Dato che la designazione del Mar Baltico e del Mare del Nord come zone NECA provocherà una riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo internazionale, come auspicato dalla normativa dell'Unione, la presentazione delle domande di designazione all'IMO va appoggiata.

In considerazione dei legami esistenti tra la proposta di emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, per designare il Mare del Nord e il Mar Baltico come NECA, e gli obiettivi e gli obblighi stabiliti nei vari atti della normativa dell'Unione il cui obiettivo è contribuire a preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente marino nonché proteggere la salute umana attraverso una migliore qualità dell'aria, l'approvazione e l'adozione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL possono costituire un quadro di riferimento per il futuro sviluppo della legislazione UE in questo ambito.

⁶ Ad esempio, il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1) o il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo.

⁷ Direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1).

⁸ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

⁹ Direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici, GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.

5. CONCLUSIONE

Le disposizioni dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea si applicano anche all'adozione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL da parte dell'IMO e, pertanto, è necessaria l'adozione di una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea sui citati emendamenti, nella fattispecie per designare il Mare del Nord e il Mar Baltico come NECA, la cui approvazione e adozione avverrebbe in occasione, rispettivamente, della 70^a e 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di
Organizzazione marittima internazionale nella 70^a e 71^a sessione del comitato per la
protezione dell'ambiente marino, relativamente all'approvazione e adozione degli
emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL riguardanti la designazione e
la presa d'effetto delle zone di controllo delle emissioni di ossidi d'azoto (NECA) del
Mare del Nord e del Mar Baltico**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192,
paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo le emissioni di ossidi di azoto (NO_x) prodotte da navi, l'allegato VI della convenzione MARPOL prevede la possibilità di designare zone di controllo delle emissioni di NO_x (NECA) su richiesta delle parti aventi un interesse comune in un particolare tratto di mare.
- (2) L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) esamina, approva e adotta i necessari emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, affinché la proposta di designazione di un determinato tratto di mare come NECA possa entrare in vigore e prendere effetto.
- (3) Le parti dell'allegato VI della convenzione MARPOL che si affacciano sul Mare del Nord e del Mar Baltico hanno deciso di comune accordo di preparare due proposte per la designazione dei rispettivi mari come NECA, con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2021.
- (4) I lavori preparatori per la domanda relativa alla designazione del Mar Baltico quale NECA sono stati intrapresi dalla commissione per la protezione dell'ambiente marino nel Mar Baltico (o commissione di Helsinki, abbreviata in HELCOM), nel quadro della convenzione di Helsinki sulla protezione dell'ambiente marino dell'area del Baltico. Riuniti il 16 giugno 2016, i capi delegazione dell'HELCOM hanno concordato di presentare la proposta per la designazione del Mar Baltico come NECA all'esame del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, in occasione della sua 70^a sessione.
- (5) I lavori preparatori per la domanda relativa alla richiesta di designazione della NECA del Mare del Nord sono stati condotti a livello ministeriale dagli Stati rivieraschi del Mar del Nord.
- (6) Il 19 maggio 2016 e il 29 giugno 2016 il gruppo "Trasporti marittimi" del Consiglio è stato informato dei progetti di proposte (definitivi) riguardanti la designazione del Mare del Nord e del Mar Baltico come NECA, da presentare all'IMO affinché fossero

esaminati in occasione della 70^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino.

- (7) Si prevede che l'approvazione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, per designare il Mare del Nord e il Mar Baltico come NECA, avvenga in occasione della 70^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino, mentre l'adozione è prevista in occasione della 71^a sessione che si terrà a maggio 2017.
- (8) L'approvazione e l'adozione, da parte del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO, degli emendamenti proposti all'allegato VI della convenzione MARPOL, relativi alla designazione del Mare del Nord e del Mar Baltico come NECA, avrebbero effetti giuridici ai sensi dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.
- (9) Il settimo programma d'azione per l'ambiente¹⁰ conferma l'obiettivo a lungo termine dell'Unione rispetto alla politica in materia di qualità dell'aria, ossia raggiungere livelli di qualità dell'aria che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e l'ambiente, e chiede, a tal fine, di rispettare pienamente l'attuale normativa dell'Unione sulla qualità dell'aria, nonché gli obiettivi e le azioni strategiche post-2020, un maggiore impegno nei settori in cui la popolazione e gli ecosistemi sono esposti a livelli elevati di inquinanti atmosferici, di ridurre i livelli e i depositi di inquinanti ad effetto acidificante e eutrofizzante, riducendo inoltre l'inquinamento atmosferico da ozono al di sotto dei carichi e dei livelli critici.
- (10) Nel 2013, ben 19 dei 28 Stati membri hanno registrato il superamento del valore limite annuale per il biossido di azoto (NO₂), stabilito nella direttiva n. 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹, presso una o più stazioni di monitoraggio. Nell'UE-28, il 9% della popolazione urbana vive in zone in cui, nel 2013, il valore limite annuale dell'UE e le linee guida sulla qualità dell'aria dell'OMS relativi all'NO₂ sono stati superati¹².
- (11) Le emissioni provenienti da navi hanno notoriamente un impatto sulla salute umana, gli ecosistemi e la qualità dell'aria nell'Unione, in conseguenza delle emissioni generate quali ossidi di azoto (NO_x), ossidi di zolfo (SO_x), metano (CH₄), particolato (PM) e particolato carbonioso (*black carbon*, BC).
- (12) Secondo la valutazione d'impatto che accompagna il pacchetto «Aria pulita» del dicembre 2013¹³, le emissioni di zolfo derivanti dal trasporto marittimo dovrebbero diminuire sensibilmente a seguito della revisione della direttiva sul tenore di zolfo dei

¹⁰ Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 «Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta», GU L 354 del 28.12.2013, pag. 171.

¹¹ Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

¹² Agenzia europea dell'ambiente (AEA), relazione n. 5/2015, *Air quality in Europe* - Relazione 2015, 30.11.2015, pag. 30 e pag. 40.

¹³ Documento di lavoro dei servizi della Commissione n. 531/2013, valutazione d'impatto che accompagna: la comunicazione della Commissione "Programma Aria pulita"; la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati da impianti di combustione medi; la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE; la proposta di decisione del Consiglio relativa all'accettazione della modifica del protocollo del 1999 della convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza, del 1979, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico.

combustibili per uso marittimo¹⁴, anche se le emissioni di particolato e di NO_x connesse ai motori e provenienti da navi continueranno ad incidere sulla qualità dell'aria nell'Unione. Nell'Unione, a partire dal 2020, le emissioni di NO_x generate dal trasporto marittimo internazionale in acque europee potrebbero raggiungere il medesimo livello delle fonti terrestri¹⁵.

- (13) La progressiva diminuzione dell'inquinamento atmosferico nell'Unione si fonda su riduzioni realizzate da atti legislativi dell'Unione relativi a determinate sostanze e concernenti specifiche fonti di emissione, che definiscono i limiti di emissioni (per l'NO_x), anche attraverso norme relative ai combustibili e ai motori per diverse fonti, fisse e mobili, di emissioni.
- (14) Sebbene l'Unione, per tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente e della salute umana rispetto alle emissioni in atmosfera di SO_x e CO₂ generati dal trasporto marittimo, abbia stabilito sia norme relative ai combustibili per uso marittimo sia obblighi concernenti il monitoraggio, la verifica e la comunicazione delle emissioni, non vi è attualmente alcuna normativa unionale che tratti specificamente delle emissioni di NO_x provenienti dal trasporto marittimo internazionale.
- (15) La comunicazione sul programma "Aria pulita" 2013¹⁶, sottolinea che le emissioni generate da navi continueranno ad incidere sulla qualità dell'aria a terra e che la riduzione delle emissioni provenienti dal settore del trasporto marittimo potrebbe essere efficace sotto il profilo dei costi. Rileva inoltre che, tenuto conto del carattere internazionale del trasporto marittimo, in linea di principio è preferibile concepire politiche a livello internazionale, come ad esempio la designazione di zone di controllo delle emissioni di NO_x (NECA) e l'applicazione delle norme in materia di emissioni di NO_x già approvate dall'IMO. Secondo la valutazione d'impatto che l'accompagna, esiste un chiaro ed economicamente vantaggioso potenziale per l'abbattimento delle emissioni di NO_x da parte del trasporto marittimo. La designazione di nuove NECA su tratti di mare dell'UE apporterebbe notevoli vantaggi ambientali e sanitari
- (16) La direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ prevede che la Commissione e gli Stati membri, se del caso e fatto salvo l'articolo 218 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, perseguano la cooperazione bilaterale e multilaterale con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali competenti come l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), allo scopo di migliorare le basi per facilitare la riduzione delle emissioni.
- (17) Alla luce di ciò appare evidente che l'approvazione e l'adozione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL possono costituire un quadro di riferimento per il futuro sviluppo della legislazione UE in questo ambito.
- (18) Dovrebbe essere adottata una decisione del Consiglio basata sull'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di definire la posizione dell'Unione in merito all'adozione di tali emendamenti.

¹⁴ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione), GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58.

¹⁵ Agenzia europea dell'ambiente (AEA), relazione tecnica n. 4/2013, *The impact of international shipping on European air quality and climate forcing* – 14.3.2013, pag. 38

¹⁶ COM(2013) 0918 final.

¹⁷ Direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2011, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici, GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.

- (19) Gli Stati membri dovrebbero sostenere l'adozione nel corso della 70^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO (ottobre 2016) degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL proposti, riguardanti la designazione del Mare del Nord e del Mar Baltico come NECA, nonché la loro successiva approvazione durante la 71^a sessione (primavera 2017).
- (20) L'Unione non è né membro dell'IMO né parte contraente della convenzione MARPOL. È pertanto necessario che il Consiglio autorizzi gli Stati membri ad esprimere la posizione dell'Unione e il loro consenso ad essere vincolati da tali emendamenti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione dell'Unione in occasione della 70^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale consiste nel sostenere l'approvazione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, riguardanti la designazione del Mare del Nord e del Mar Baltico come zone di controllo delle emissioni di ossidi di azoto.
2. Tale posizione sarà valida anche in altre riunioni del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO qualora gli emendamenti non siano approvati nel corso della 70^a sessione.

Articolo 2

1. La posizione dell'Unione in occasione della 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO consiste nel sostenere l'approvazione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, riguardanti la designazione del Mare del Nord e del Mar Baltico come zone di controllo delle emissioni di ossidi di azoto.
2. Tale posizione sarà valida anche in altre riunioni del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO qualora gli emendamenti non siano approvati nel corso della 71^a sessione.

Articolo 3

1. La posizione dell'Unione indicata negli articoli 1 e 2 è espressa dagli Stati membri, che sono membri dell'IMO, i quali agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.
2. Variazioni minori agli emendamenti di cui all'articoli 1 e 2 possono essere sostenute e concordate dai rappresentanti dell'Unione senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

Gli Stati membri sono autorizzati a dare il loro consenso a essere vincolati, nell'interesse dell'Unione, dagli emendamenti di cui agli articoli 1 e 2.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*