

Bryssel den 22.9.2016
COM(2016) 617 final

2016/0296 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som på Europeiska unionens vägnar ska intas i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 70:e och 71:e sammanträdet i kommittén för skydd av den marina miljön angående godkännande och antagande av ändringar i bilaga VI till Marpol beträffande en klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden och när detta ska få verkan

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Detta kommissionsförslag avser fastställandet av unionens ståndpunkt vid det 70:e och 71:e sammanträdet i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) i samband med godkännandet och antagandet av ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad *Marpol*) angående klassificeringen av Östersjön och Nordsjön som kväveoxidkontrollområden (Neca) och när denna ska börja gälla.

För att förebygga, minska och kontrollera kväveoxidutsläpp från fartyg föreskrivs i bilaga VI till *Marpol* möjligheten att klassificera vissa havsområden som kväveoxidkontrollområden på begäran av parter som har ett gemensamt intresse i detta havsområde. En klassificeringsansökan ska inlämnas till IMO som har att behandla, godkänna och anta nödvändiga ändringar av bilaga VI till *Marpol* på sätt som gör att den föreslagna klassificeringen av det aktuella havsområdet som kväveoxidkontrollområde kan träda i kraft och få verkan. Alla EU:s medlemsstater utom Österrike och Ungern har ratificerat bilaga VI till *Marpol*.

De första områdena i nordamerikanska vatten och USA:s karibiska havsområden har klassificerats som kväveoxidkontrollområden med verkan från och med den 1 januari 2016. Vid sjöfart i dessa havsområden måste motorer installerade på fartyg byggda efter detta datum följa de så kallade steg III-kraven som föreskrivs i bilaga VI till *Marpol*.

De vanligaste utsläppsminskningsmetoderna som skulle säkra efterlevnaden av steg III-kraven är system med avgasåtercirkulation (EGR) eller med selektiv katalytisk reduktion eller motorer som delvis drivs med flytande naturgas.

Med tanke på de betydande miljö- och hälsofördelarna, och med Nordamerika som förebild, har Östersjöns och Nordsjöns samtliga kuststater gemensamt beslutat att föreslå IMO att dessa båda hav ska klassificeras som kväveoxidkontrollområden så de totala kväveoxidutsläppen från fartyg på sikt avsevärt kan minska.

Kväveoxidutsläpp från fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön bidrar starkt till luftföroreningarna, framför allt i stora kuststäder, genom bildande av partikelämnen och marknära ozon och genom höjning av koncentrationen av kvävedioxid, vilket allt har skadliga effekter på människors hälsa. Tillförseln av kväve i havs- och landmiljö genom deposition från atmosfären bidrar också till eutrofiering av hav och mark.

Eutrofiering är ett stort problem i Östersjön. Kväveoxidutsläpp från fartyg bidrar till den totala tillförseln av kväve i havsmiljön genom deposition från atmosfären, vilket förvärrar problemet med Östersjöns eutrofiering. Tillämpning av steg III-bestämmelser som följer av att Östersjön klassificeras som kväveoxidkontrollområde kan minska eutrofieringen i flera Östersjöområden med upp till 20–30 %.

Utan kontrollåtgärder kommer kväveoxidutsläppen från sjöfarten i Nordsjön att år 2030 stå för mellan 7 % och 24 % till de genomsnittliga årliga luftkoncentrationerna av kväveoxider i Nordsjöns kuststater. Sjöfartens inverkan på kvävedepositionen i Nordsjöstaterna varierar mellan 2 % och 5 %. Om Nordsjön klassificeras som kväveoxidkontrollområde förväntas dessa utsläpp från fartyg minska med ungefär en tredjedel.

2. HITTILSVARANDE UTVECKLING

Efter önskemål som framförts av Östersjöns och Nordsjöns kuststater om en parallell, synkroniserad process för klassificering av kväveoxidkontrollområden i både Nordsjön och Östersjön utarbetades en färdplan med de olika stegen mot en klassificering av de båda haven som kväveoxidkontrollområden som ska få verkan samtidigt.

Enligt färdplanen¹ ska klassificeringsansökningarna lämnas in till IMO i juli 2016 med sikte på ett godkännande av MEPC vid dess 70:e sammanträde (oktober 2016), varefter antagande sker vid det 71:a sammanträdet (våren 2017). Det föreslagna datumet när båda besluten om kväveoxidkontrollområdena ska träda i kraft är den 1 januari 2021 för att ge aktörerna tillräckligt med tid för att förbereda och anpassa sig.

Efter omfattande förberedelser för att utreda effekter och fördelar av en klassificering av de båda haven som kväveoxidkontrollområden diskuterades utkastet till en sådan klassificeringsansökan i tekniska arbetsseminarier som ägde rum i Ryssland och i Danmark i maj 2016. De (slutliga) utkastet till klassificeringsansökningarna visades också den 19 maj 2016 och den 29 juni 2016 för rådets arbetsgrupp för sjöfart.

I linje med färdplanen godkände delegationscheferna i Helcom vid sitt 50:e möte i Estland den 15–16 juni 2016 att respektive kuststat lämnar in en klassificeringsansökan till IMO om klassificering den 1 juli 2016. Efter överenskommelsen i Helcom kan Nordsjöstaterna parallellt sända sin klassificeringsansökan för att följa tidsplanen för samtidigt godkännande och antagande av IMO i enlighet med den gemensamma färdplanen.

3. ÄNDRINGAR AV BILAGA VI TILL MARPOL

I enlighet med kriterier och förfaranden i bestämmelse 13.6 och tillägg III till bilaga VI till Marpol angående förslag om klassificering av ett visst havsområde som kväveoxidkontrollområde innehåller en ansökan från kuststaterna runt Östersjön och Nordsjön förslag om nödvändiga ändringar av bestämmelse 13 punkterna 5.1, 5.2 och 5.3 som skulle innebära att Nordsjön och Östersjön också klassificeras som kväveoxidkontrollområde på samma sätt som de nordamerikanska vattnen och USA:s karibiska havsområde redan är det, under det att det specificeras att ett beslut om Nordsjöns och Östersjöns kväveoxidkontrollområde kommer att träda i kraft den 1 januari 2021.

Kustländerna runt Nordsjön och Östersjön inlämnade de föreslagna ändringar till IMO den 1 juli 2016 som förväntas behandla och godkänna dem vid MEPC:s 70:e sammanträde (planerat till den 24–28 oktober 2016), varefter de förväntas läggas fram för antagande vid MEPC:s 71:e sammanträde (planerat till våren 2017).

När ändringarna av bilaga VI till Marpol väl har godkänts och antagits av kommittén kommer bestämmelse 13 som ovan anges att överlämnas för godkännande till de avtalsslutande parterna i bilaga VI till Marpol

4. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU-BEFOGENHET

Ett inrättande av kväveoxidkontrollområden i EU-vatten skulle avsevärt bidra till att uppnå målen i unionens miljöpolitik som syftar till att bevara, skydda och förbättra kvaliteten på den marina miljön och skydda människors hälsa genom att förbättra luftkvaliteten. I kommissionens konsekvensbedömning som åtföljde 2013 års program för ren luft² noterades

¹ Se även: 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

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

att även om beslut om särskilda unionsåtgärder som reglerar utsläpp av kväveoxider från sjöfarten skulle behöva en separat, mer specifik analys, föreligger en klar potential för sjöfarten att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå utsläppsminskningar av kväveoxider vilket skulle bidra till att förbättra kvaliteten på den marina miljön och luften.

Enligt direktivet om en marin strategi³ ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå eller behålla "god miljöstatus" i den marina miljön fram till 2020. Med god miljöstatus avses "det miljötillstånd för marina vatten där dessa utgör ekologiskt variationsrika och dynamiska oceaner och hav som är rena, friska och produktiva utifrån sina inneboende förutsättningar och användningen av den marina miljön befinner sig på en nivå som är hållbar och därigenom tryggar möjligheten till användning och verksamhet för nuvarande och framtida generationer" (artikel 3.5. i ramdirektiv om en marin strategi). Vid fastställande av god miljöstatus krävs bland annat att av människan framkallad eutrofiering reduceras till ett minimum, särskilt dess negativa effekter, som exempelvis minskad biologisk mångfald, ett försämrat ekosystem, skadliga algbloomingar och syrebrist i bottenvattnet (vilket all detta förekommer i stor skala särskilt i Östersjön). Minskningar av kvävetillförseln från sjöfart genom tillämpning av steg III-kraven efter klassificeringen av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden kommer att vara till hjälp för de EU-medlemsstater som har kust vissa dessa hav att uppnå god miljöstatus i enlighet med ramdirektivet om en marin strategi.

I luftkvalitetsdirektivet⁴ fastställs bland annat gränsvärden för koldioxid (NO₂) vars syfte är att undvika, förebygga eller minska de skadliga effekter på människors hälsa och/eller på miljön som orsakas av luftföroreningar. Gränsvärdet för den årliga genomsnittliga kvävedioxidkoncentrationen är satt till 40 µg/m³. Särskilt i Nordsjöns kuststater överskrids denna högsta koncentration i olika regioner och områden. Utsläppen från sjöfarten kan i betydande omfattning inverka på den lokala luftkvaliteten i Europa, särskilt med tanke på att 89 % av utsläppen från fartyg i Nordsjön sker inom 50 sjömil från kusten⁵.

I luftkvalitetsdirektivet medges att det för uppnående av målen i detta direktiv är särskilt viktigt att bekämpa utsläpp av föroreningar vid källan, främst genom åtgärder som begränsar avgasutsläpp från motorer i olika mobila och stationära källor med hjälp av kvalitetsstandarder för motorer eller bränsle.

Unionen har antagit flera rättsakter som reglerar utsläpp genom motorstandarder för olika transportsätt (bilar, lastbilar och skåpbilar med hjälp av euro-normerna⁶) och mobila maskiner ej avsedda att användas på väg (fartyg i inlandssjöfart och lok med hjälp av direktivet om mobila maskiner⁷). Svavelutsläpp från sjöfart i europeiska vatten har reglerats genom

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi), EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa, EUT L 152, 11.6.2008, s. 1.

⁵ Europeiska miljöbyråns (EEA) tekniska rapport nr 4/2013, The impact of international shipping on European air quality and climate forcing – 14.3.2013, s. 38.

⁶ Exempelvis Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, EUT L 171, 29.6.2007, s. 1 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer med avseende på utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

direktivet om svavelhalt i fartygsbränsle⁸. Genom detta direktiv införlivas även klassificeringen av både Nordsjön och Östersjön som svavelkontrollområden i enlighet med bilaga VI till Marpol med unionslagstiftningen. Ikraftträdandet av kraven om bränsle med låg svavelhalt den 1 januari 2015 i de två svavelkontrollområdena har lett till minskad koncentration av svavel i kustområdena.

Även om kväveoxidutsläppen från internationell sjöfart inte har reglerats vid källan genom unionslagstiftning har det konstaterats att sjötransporter i betydlig grad bidrar till de totala utsläppen och även till koncentrationen och depositionen i unionen, och att dessa utsläpp bör minskas⁹. Eftersom klassificeringen av Östersjön och Nordsjön som kväveoxidkontrollområden medför minskningar av utsläppen från internationell sjöfart, vilket är unionslagstiftningens mål, bör klassificeringsansökningarna till IMO stödjas.

Med tanke på kopplingarna mellan de föreslagna ändringarna av bilaga VI till Marpol, som inrättar Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden, och målen och kraven i unionslagstiftningens olika instrument – vars syfte är att bevara, skydda och förbättra kvaliteten på den marina miljön och skydda människors hälsa genom förbättrad luftkvalitet – kan ett godkännande och antagande av ändringarna av bilaga VI till Marpol kan bilda ramen för den framtida utvecklingen av EU:s lagstiftning på detta område.

5. SLUTSATS

Artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är också tillämplig vid IMO:s antagande av ändringar av bilaga VI till Marpol varför ett beslut krävs av rådet om den ståndpunkt som på Europeiska unionens vägnar ska intas med avseende på de ändringar av bilaga VI till Marpol om klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden som ska godkännas respektive antas vid MEPC:s 70 e och 71:a sammanträde.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen, EUT L132, 21.5.2016, s. 58.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG den 23 oktober 2001 om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar, EGT L 309, 27.11.2001, s. 22.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den standpunkt som på Europeiska unionens vägnar ska intas i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 70:e och 71:e sammanträdet i kommittén för skydd av den marina miljön angående godkännande och antagande av ändringar i bilaga VI till Marpol beträffande en klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden och när detta ska få verkan

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1 jämfört med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) För att förebygga, minska och kontrollera kväveoxidutsläpp från fartyg föreskrivs i bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) möjligheten att inrätta ett kväveoxidkontrollområde på begäran av parter som har ett gemensamt intresse i ett visst havsområde.
- (2) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har att pröva, godkänna och anta nödvändiga ändringar av bilaga VI till Marpol så att den föreslagna klassificeringen av ett visst havsområde som kväveoxidkontrollområde kan träda i kraft och få verkan.
- (3) Parterna i bilaga VI till Marpol, med kuster runt Nordsjön och Östersjön, har gemensamt beslutat att utarbeta två förslag om att dessa båda hav ska klassificeras som kväveoxidkontrollområden med verkan från och med den 1 januari 2021.
- (4) Förberedelserna inför inlämnandet av en ansökan om att Östersjön ska klassificeras som kväveoxidkontrollområde har gjorts av Kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö (Helsingforskommissionen, förkortat Helcom) inom ramen för Helsingforskonventionen om skydd av den marina miljön i Östersjöområdet. Vid mötet mellan delegationscheferna i Helcom den 16 juni 2016 enades man om att lägga fram förslaget om klassificering av Östersjön som kväveoxidkontrollområde för behandling i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) vid dess 70:e sammanträde.
- (5) Förberedelserna inför inlämnandet av en ansökan om att klassificera Nordsjön som kväveoxidkontrollområde har skett på ministernivå mellan Nordsjöns kuststater.
- (6) Rådets arbetsgrupp för sjöfart informerades den 19 maj 2016 och den 29 juni 2016 om att de (slutliga) utkastet till ansökan om klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden kommer att inlämnas till IMO för behandling vid MEPC:s 70:e sammanträde.
- (7) Godkännande av ändringar i bilaga VI till Marpol angående en klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden väntas tas upp vid det 70:e

sammanträdet i kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC), varefter ett antagande förväntas vid dess 71:a sammanträde som äger rum i maj 2017.

- (8) Ett godkännande och antagande av de föreslagna ändringarna av bilaga VI till Marpol av MEPC angående en klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden bör få rättslig verkan i den mening som avses i artikel 218.9 i EUF-fördraget.
- (9) Det sjunde miljöhandlingsprogrammet¹⁰ utgör en bekräftelse av unionens långsiktiga mål för luftpolitiken, att nå luftkvalitetsnivåer som inte ger upphov till betydande negativa effekter på och risker för människors hälsa och miljön, och efterlyser därför full efterlevnad av unionens nuvarande lagstiftning om luftkvalitet, strategiska mål och åtgärder för tiden efter 2020, stärkta insatser i områden där människor och ekosystem utsätts för höga nivåer av luftföroreningar och minska nivåer och deposition av försurande och eutrofierande luftföroreningar samt nivån av ozonluftföroreningar så att de hamnar under de kritiska belastningarna och nivåerna.
- (10) Under 2013 överskred sammanlagt 19 av de 28 medlemsstaterna det årsgränsvärde för kvävedioxid som gäller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG¹¹ vid en eller flera stationer. Av tätortsbefolkningen i EU-28 bor 9 % i områden där EU:s årliga gränsvärde och WHO:s riktlinjer för luftkvalitet vad gäller kväveoxid överskreds 2013¹².
- (11) Fartygsutsläppen är kända för att inverka på människors hälsa, på ekosystemen och luftkvaliteten i unionen till följd av de utsläpp som de genererar, t.ex. kväveoxider (NO_x), oxider av svavel (SO_x), metan (CH₄), partiklar och sot.
- (12) Enligt den konsekvensbedömning som åtföljde programmet för renare luft i december 2013¹³ kommer svaveldioxidutsläppen från sjötransporter att minska betydligt efter översynen av direktivet om svavelhalten i marina bränslen¹⁴, samtidigt som motorrelaterade utsläpp av partiklar och kväveoxider från fartyg fortsatt kommer att påverka luftkvaliteten i unionen. Kväveoxidutsläppen från internationella sjötransporter i europeiska vatten kan år 2020 komma att vara lika stora som utsläppen från landbaserade källor inom EU¹⁵.
- (13) En gradvis minskning av luftföroreningarna inom unionen bygger på de minskningar som framkallas genom lagstiftning om ämnesspecifika luftföroreningar vid källan som

¹⁰ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1386/2013 av den 20 november 2013 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2020 - Att leva gott inom planetens gräns, COM(28,12) 2013 final.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 9 juli 2009 om luftkvalitet och renare luft i Europa, EUT L 152, 11.6.2008, s. 1.

¹² Europeiska miljöbyråns (EEA) rapport nr 5/2015, Air quality in Europe – 2015 report. 30.11.2015, s.30, s. 40.

¹³ Kommissionens arbetsdokument nr 531/2013, konsekvensbedömning som bifogas Meddelande från kommissionen *Ett program för ren luft i Europa*, förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om begränsning av utsläpp till luft av vissa föroreningar från medelstora förbränningsanläggningar, förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar och om ändring av direktiv 2003/35/EG, förslag till rådets beslut om godtagande av ändringen av 1999 års protokoll till 1979 års konvention om långväga gränsöverskridande luftföroreningar angående minskning av försurning, övergödning och marknära ozon.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen, EUT L132, 21.5.2016, s. 58.

¹⁵ Europeiska miljöbyråns (EEA) tekniska rapport nr 4/2013, The impact of international shipping on European air quality and climate forcing – 14.3.2013

fastställer utsläppsgränser för kväveoxid, bland annat med hjälp av standarder för motorer och bränsle för olika stationära och mobila källor.

- (14) Även om EU har fastställt krav för marina bränslen samt övervaknings-, rapporterings- och kontrollförpliktelser för att skydda och förbättra kvaliteten på miljön och skydda människors hälsa från utsläpp från sjötransporter av svaveldioxid och koldioxid i luften, finns det för närvarande inte någon specifik EU-lagstiftning om kväveoxidutsläpp från internationella sjötransporter.
- (15) I meddelandet från 2013 om ett program för ren luft i Europa¹⁶ framhålls att fartygsutsläpp fortsatt kommer att påverka luftkvaliteten på land, och att minskningar inom sjöfartssektorn skulle kunna vara kostnadseffektiva. Det konstateras också att man mot bakgrund av sjöfartens internationella karaktär i princip måste ge företräde åt policyutveckling på internationell nivå exempelvis fastställande av kväveoxidkontrollområden och tillämpning av utsläppsnormer för kväveoxider som redan beslutats av IMO. Enligt den åtföljande konsekvensanalysen finns det en klar potential för sjöfarten att på kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av kväveoxider. Nyinrättade kväveoxidkontrollområden inom EU skulle ge betydande miljömässiga och hälsomässiga fördelar
- (16) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG¹⁷ ska kommissionen och i tillämpliga fall medlemsstaterna, utan att detta påverkar artikel 218 i EUF-fördraget, fortsätta sitt bilaterala och multilaterala samarbete med tredje land och med berörda internationella organisationer, t.ex. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i syfte att förbättra förutsättningarna för att främja utsläppsminskningar.
- (17) Av ovan anförda är det uppenbart att godkännandet och antagandet av ändringarna i bilaga VI till Marpol kan bilda ramen för den framtida utvecklingen av EU:s lagstiftning på detta område.
- (18) Ett beslut av rådet på grundval av artikel 218.9 i EUF-fördraget bör antas i syfte att fastställa unionens ståndpunkt angående antagandet av dessa ändringar.
- (19) Medlemsstaterna bör vid MEPC:s 70:e sammanträde (oktober 2016) stödja ett antagande av de föreslagna ändringarna av bilaga VI till Marpol angående klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden, liksom deras därpå följande godkännande vid MEPC:s 71:a sammanträde (våren 2017).
- (20) Unionen är varken medlem i IMO eller avtalsslutande part i Marpol. Det är därför nödvändigt för rådet att bemyndiga medlemsstaterna att uttrycka unionens ståndpunkt och att uttrycka sitt samtycke till att bindas av dessa ändringar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Unionens ståndpunkt vid det 70:e sammanträdet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av havets miljö ska vara att stödja ett godkännande av ändringarna av bilaga VI till Marpol angående klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden.

¹⁶ COM(2013) 0918 final

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG den 23 oktober 2001 om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar, EGT L 309, 27.11.2001, s. 22.

2. Denna ståndpunkt ska också vara giltig vid eventuella andra möten i kommittén för skydd av havets miljö i den händelse ändringarna inte antas vid det 70:e sammanträdet.

Artikel 2

1. Unionens ståndpunkt vid det 71:a sammanträdet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av havets miljö ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av bilaga VI angående klassificering av Nordsjön och Östersjön som kväveoxidkontrollområden.
2. Denna ståndpunkt ska också vara giltig vid eventuella andra möten i kommittén för skydd av havets miljö i den händelse ändringarna inte antas vid det 71:a sammanträdet.

Artikel 3

1. Unionens ståndpunkt enligt artiklarna 1 och 2 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i IMO, vilka samfälligt ska agera i unionens intresse.
2. Unionens företrädare kan stödja och samtycka till smärre förändringar av de förslag till ändringar som anges i artiklarna 1 och 2 utan ytterligare beslut av rådet.

Artikel 4

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att, i unionens intresse, ge sitt samtycke till att bindas av de ändringar som avses i artiklarna 1 och 2.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*