



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 19 febbraio 2014
(OR. en)**

6714/14

**Fascicolo interistituzionale:
2014/0042 (NLE)**

**MAR 28
ENV 162**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Commissione europea
Data:	18 febbraio 2014
Destinatario:	Segretariato generale del Consiglio
n. doc. Comm.:	COM(2014) 83 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale, in occasione della 66 ^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino con riguardo all'adozione degli emendamenti dell'allegato VI della convenzione MARPOL relativi alla proroga delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2014) 83 final.

All.: COM(2014) 83 final

Bruxelles, 17.2.2014
COM(2014) 83 final

2014/0042 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale, in occasione della 66^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino con riguardo all'adozione degli emendamenti dell'allegato VI della convenzione MARPOL relativi alla proroga delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

La presente proposta della Commissione verte sulla definizione della posizione che l'Unione assumerà in occasione della 66^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO con riguardo agli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL. Gli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, regola 13, punto 5.1, inseriscono un rinvio di 5 anni all'introduzione delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto. Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 12 della relazione MEPC (MEPC 65/22). Il punto 4.64 della relazione indica che essi saranno adottati nella 66^a sessione MEPC.

2. ADOZIONE DEGLI EMENDAMENTI IMO

2.1. **Adozione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL relativi al rinvio delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto.**

Gli emendamenti sono stati approvati in fase di progetto nella 65^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino, tenutasi dal 13 al 17 maggio 2013, e saranno presentati per adozione nella 66^a sessione che si terrà dal 31 marzo al 4 aprile 2014.

2.2. **Accettazione e entrata in vigore.**

Una volta approvati e adottati dal comitato per la protezione dell'ambiente marino, gli emendamenti saranno presentati alle parti contraenti dei rispettivi atti perché accettino di esserne vincolate.

3. **NORMATIVA E COMPETENZA UE PERTINENTI**

La politica dell'UE

La tutela dell'ambiente, oggetto degli emendamenti alla convenzione MARPOL, è una competenza concorrente nell'ambito del trattato dell'UE, ampiamente disciplinata dalla normativa dell'Unione, che ha esercitato appieno la propria competenza in materia di politica di qualità dell'aria e dell'acqua, sia mediante la normativa che attraverso obiettivi strategici concordati. La politica ambientale comprende un forte impegno dell'Unione a migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua, anche a livello internazionale.

Il quadro strategico dell'UE in materia di qualità dell'aria, enunciato per esempio nella Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico¹, si prefigge di realizzare sostanziali progressi nell'ambito degli obiettivi a lungo termine dell'UE di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente e di protezione della

¹ COM(2005) 446 definitivo.

salute umana (articolo 191, paragrafo 1, del TFUE), ovvero “raggiungere livelli di qualità dell’aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l’ambiente”. Questo obiettivo, iscritto per la prima volta nel 6° programma d’azione per l’ambiente² dieci anni or sono, è confermato nel 7° programma d’azione per l’ambiente recentemente approvato dall’Unione europea, che orienta l’elaborazione della politica dell’UE fino al 2020³, e ultimamente ripreso nel programma “Aria pulita” per l’Europa adottato dalla Commissione⁴.

Questi obiettivi strategici sarebbero compromessi dal rinvio dell’applicazione di norme più rigorose in materia di ossidi di azoto nelle zone di controllo delle emissioni di ossidi di azoto (NECA).

Normativa UE

La normativa vigente interessa una vasta gamma sia di inquinanti, tra cui gli ossidi di azoto, che di fonti, tra le quali tutti i modi di trasporto.

La direttiva relativa ai limiti nazionali di emissioni (2001/81/CE)⁵ e la direttiva relativa alla qualità dell’aria ambiente (2008/50/CE) prevedono valori limite di ossidi di azoto nell’aria⁶. La direttiva relativa ai limiti nazionali di emissioni prescrive che le emissioni del traffico marittimo siano quantificate e segnalate. Le emissioni prodotte dal trasporto marittimo nazionale e dal trasporto internazionale sulle vie navigabili interne rientrano nel conteggio dei limiti nazionali di emissioni della direttiva. Tuttavia, altre emissioni del traffico marittimo internazionale non rientrano nel conteggio dei massimali, anche se incidono in modo sostanziale sulla qualità dell’aria nell’UE. L’esclusione è prevista in considerazione del ruolo dell’IMO nella regolamentazione di tali emissioni. L’esigenza di combattere le emissioni dall’esterno è riconosciuta esplicitamente nell’articolo 11 della direttiva relativa ai limiti nazionali di emissioni, secondo cui “*Al fine di promuovere il conseguimento della finalità descritta all’articolo 1, la Commissione e gli Stati membri, se del caso e fatto salvo l’articolo 300 del trattato CE, perseguono la cooperazione bilaterale e multilaterale con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali competenti come la Commissione economica per l’Europa delle Nazioni Unite (UNECE), l’Organizzazione marittima internazionale (IMO) e l’Organizzazione per l’aviazione civile internazionale (ICAO), anche mediante lo scambio di informazioni, in materia di ricerca e sviluppo in campo scientifico e tecnologico, allo scopo di migliorare le basi per facilitare la riduzione delle emissioni.*”

Inoltre, il pacchetto “Aria pulita”, adottato dalla Commissione il 18 dicembre 2013, conferma l’impatto delle emissioni prodotte dalla navigazione marittima sulla qualità dell’aria a terra e l’interesse economico di ulteriori misure in questo settore⁷. Le emissioni di ossidi di azoto provenienti dai trasporti contribuiscono direttamente all’eutrofizzazione delle acque marine, delle acque interne e degli habitat terrestri nonché

² GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

³ Un programma generale di azione dell’Unione in materia di ambiente, “Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta”, COM (2012)710 final.

⁴ COM (2013) 918 final

⁵ GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.

⁶ GU L 152 dell’11.6.2008, pag. 1.

⁷ Tutti i documenti pertinenti sono disponibili all’indirizzo internet:
http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm

alla formazione di particolato (secondario), a danno della salute. Gli Stati rivieraschi del Baltico e del Mare del Nord, se non combattono questa fonte d'inquinamento, rischiano di compromettere la possibilità di raggiungere gli obiettivi fissati nella direttiva quadro sulle acque (2000/60/CE)⁸, nella direttiva sulla strategia per l'ambiente marino (2008/56/CE)⁹, nella direttiva relativa alla conservazione degli habitat (92/43/CEE)¹⁰ e nella direttiva concernente la conservazione degli uccelli selvatici (79/409/CEE)¹¹ intesi a limitare gli effetti negativi, anche dell'eutrofizzazione, sugli ecosistemi acquatici e terrestri. Verrebbe parimenti compromessa la possibilità dei suddetti Stati di soddisfare i valori limite per le PM₁₀ e le PM_{2,5} di cui alla direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente, stabilite al fine di tutelare la salute umana.

Le norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto, oggetto della presente azione, non sono ancora state trattate esplicitamente da una normativa specifica dell'Unione, ma la loro attuale regolamentazione nel quadro dell'IMO, conformemente all'emendamento apportato nel 2008 all'allegato VI della convenzione MARPOL, è considerata necessaria e compatibile con l'insieme degli obiettivi strategici convenuti a livello dell'UE. In particolare, la proroga della data di applicazione comprometterà la possibilità degli Stati membri di avvalersi di nuove zone di controllo delle emissioni di ossidi di azoto per affrontare l'inquinamento atmosferico e le relative conseguenze.

Decisione del Consiglio

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE è una base giuridica adeguata per determinare la posizione dell'Unione europea che sarà espressa nel corso della riunione, in quanto si riferisce ad atti che hanno effetti giuridici. La decisione della 66^a sessione MEPC sulla data di entrata in vigore delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto ha un valore giuridico vincolante in quanto determinerà la data a decorrere dalla quale tali norme si applicheranno nelle zone designate come zone di controllo delle emissioni di ossido di azoto (NECA) alle navi di tutti paesi che sono parti contraenti per quanto riguarda l'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO.

Sintesi

In considerazione delle politiche e dell'acquis dell'UE pertinenti di cui sopra, la Commissione ritiene che la questione degli emendamenti che dovrebbero essere adottati durante la 66^a sessione MEPC abbia rilevanza a livello dell'UE, e che richieda pertanto l'adozione di una posizione comune dell'UE, che deve essere espressa da tutti gli Stati membri rappresentati nel MEPC nell'interesse dell'Unione.

4. CONCLUSIONE

La Commissione propone pertanto una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea per quanto riguarda gli emendamenti di cui al precedente punto 2.1, che dovranno essere adottati nella 66^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino.

⁸ GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1.

⁹ GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19.

¹⁰ GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7.

¹¹ GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale, in occasione della 66^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino con riguardo all'adozione degli emendamenti dell'allegato VI della convenzione MARPOL relativi alla proroga delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il primo emendamento dell'allegato VI della convenzione MARPOL, apportato nel 2008, ha fissato il 2016 come data di applicazione delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto alle navi costruite dopo tale data che navigano nelle zone di controllo delle emissioni di ossido di azoto (NECA).
- (2) Il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), durante la 65^a sessione tenutasi il maggio 2013, ha approvato [il progetto di] emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, regola 13, punto 5.1. È previsto che tali emendamenti siano adottati in occasione della 66^a sessione del comitato, che si terrà dal 31 marzo al 4 aprile 2014.
- (3) Gli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, regola 13, punto 5.1, per quanto riguarda il rinvio delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto, introdurranno una proroga di 5 anni all'entrata in vigore e diventeranno vincolanti per le parti dell'allegato VI della convenzione MARPOL 6 mesi dopo la data di accettazione, a norma dell'articolo 16, paragrafo 2, della convenzione MARPOL.
- (4) La tutela dell'ambiente, oggetto delle misure proposte, è ampiamente disciplinata dalla normativa dell'Unione che ha esercitato appieno la propria competenza in materia di politica di qualità dell'aria e dell'acqua, sia mediante normativa che tramite obiettivi politici concordati. L'attuale legislazione copre un'ampia gamma di inquinanti, in particolare l'ossido di azoto, e di fonti, tra le quali si annoverano tutti i modi di trasporto. La direttiva 2000/60/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in

materia di acque¹², la direttiva 2008/56/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino¹³, la direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche¹⁴ e la direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici¹⁵ fissano obiettivi per limitare gli effetti negativi sugli ecosistemi acquatici e terrestri, eutrofizzazione compresa, di cui l'ossido di azoto è la causa principale. La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa¹⁶ fissa limiti e valori obiettivo per il particolato e l'ozono, dei quali l'ossido di azoto è un precursore.

- (5) La direttiva 2001/81/CE relativa ai limiti nazionali di emissione¹⁷ prescrive che le emissioni del trasporto marittimo siano quantificate e segnalate, pur riconoscendo che la regolamentazione delle emissioni del traffico marittimo internazionale (ad eccezione delle acque interne) è questione di competenza dell'IMO.
- (6) L'articolo 11, in combinato disposto con l'articolo 1 della direttiva 2001/81/CE prevede che la Commissione e gli Stati membri perseguano la cooperazione a livello internazionale allo scopo di ridurre le emissioni di determinati inquinanti atmosferici, comprese le emissioni di ossidi di azoto.
- (7) Alla luce dell'insieme degli obiettivi strategici concordati dell'UE e dell'acquis, il rinvio delle norme del livello III in materia di emissioni di ossidi di azoto che devono essere adottate nella 66^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino è di competenza dell'Unione e richiede una posizione comune al suo livello, che deve essere espressa da tutti gli Stati membri rappresentati nel comitato nell'interesse dell'Unione.
- (8) L'Unione non è membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni e dei codici citati. È pertanto necessario che il Consiglio autorizzi gli Stati membri, i quali agiscono nell'interesse dell'Unione, a esprimere la posizione esposta qui di seguito,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Nella 66^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO l'Unione assume posizione sfavorevole all'adozione degli emendamenti all'allegato VI della convenzione MARPOL, regola 13, punto 5.1, di cui all'allegato 12 del documento IMO MEPC 65/22.
2. La posizione dell'Unione indicata nel paragrafo 1 è espressa dagli Stati membri che sono membri dell'IMO, i quali agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.

¹² GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1.

¹³ GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19.

¹⁴ GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7.

¹⁵ GU L 103 del 25.4.1979, pag. 1.

¹⁶ GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

¹⁷ GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.

3. Possono essere convenute modifiche formali e minori a tale posizione senza modificarla.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*