



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 26 ottobre 2012
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0190 (COD)**

**14821/12
ADD 1 REV 2**

**CODEC 2355
ENV 770
MAR 124
MI 620
OC 555**

ADDENDUM RIVEDUTO ALLA NOTA PUNTO "I/A"

del: Segretariato generale del Consiglio

al: COREPER /CONSIGLIO

n. prop. Comm.: 12806/11 ENV 612 MAR 100 MI 360 CODEC 1197

Oggetto: 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 (**prima lettura**)

- Adozione dell'atto legislativo (AL + S)

= Dichiarazioni

ORIENTAMENTI COMUNI

Termine per la consultazione: 26.10.2012

Dichiarazioni della Commissione europea

- 1. Considerando 27. Dichiarazione della Commissione sulla revisione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico**

La Commissione ricorda che l'inserimento della raccolta delle acque delle torri di lavaggio in una futura revisione della direttiva 2000/59/CE rientra completamente nel suo esclusivo diritto d'iniziativa. Sebbene la Commissione intenda realmente prendere in considerazione tale inserimento, ciò non pregiudica in alcun modo il risultato delle sue deliberazioni né il contenuto di una futura proposta, in particolare per quanto riguarda il fatto di applicare o meno ai rifiuti una "politica senza tariffe speciali".

2. Dichiarazione della Commissione sulla procedura di adozione di atti di esecuzione

La Commissione ritiene che, nei casi in cui non è espresso alcun parere, si applichi l'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera a) del regolamento n. 182/2011 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13) poiché la direttiva è volta a proteggere la salute umana e l'ambiente. Non è quindi necessario fare riferimento al fatto che il progetto di atto di esecuzione possa non essere adottato dalla Commissione nei casi in cui non è espresso alcun parere.

3. Dichiarazione della Commissione sull'uso dei riferimenti dinamici negli accordi internazionali

La Commissione ritiene che il riferimento dinamico alla decisione dell'IMO per quanto riguarda la creazione di nuove zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA), mediante l'art. 2, paragrafo 3 sexies) della direttiva, non sia giuridicamente corretto perché implica una accettazione automatica della decisione dell'IMO al di fuori dell'ambito della procedura legislativa ordinaria.

4. Dichiarazione della Commissione sul ricorso agli atti di esecuzione

La Commissione ritiene che le misure per la frequenza dei campionamenti, la definizione di un campione rappresentativo (articolo 6, paragrafo 1 ter, lettere a) e c)) e le informazioni da inserire nella relazione (articolo 7, paragrafo 1 bis) non siano di natura esecutiva e non rientrino pertanto nell'articolo 291 del TFUE. La Commissione ritiene che l'articolo 290 costituisca la procedura più opportuna per quanto riguarda tali questioni perché si tratta di misure di portata generale che modificherebbero o integrerebbero elementi non essenziali della direttiva. Essa si riserva tutti i diritti legali al riguardo.

5. Dichiarazione della Commissione sulla richiesta rivolta alla Commissione di elaborare nuove misure a sostegno dell'attuazione della direttiva entro il 2012

La Commissione ricorda che nel settembre 2011 è stato pubblicato il documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla toolbox per un trasporto per via navigabile sostenibile e che tale toolbox conteneva varie misure applicabili a breve, medio e lungo termine. Nel frattempo la Commissione persegue attivamente ulteriori azioni ed ha già compiuto progressi su diverse azioni anche a breve termine garantendo, ad esempio, maggiori stanziamenti per finanziare programmi esistenti quali Marco Polo e TEN-T. La Commissione ritiene che non sia realistico, credibile né possibile elaborare e proporre nuove iniziative significative nei pochi mesi che mancano alla fine del 2012 e si rammarica che il Consiglio e il PE abbiano respinto la sua proposta di riferire sui progressi compiuti entro la metà del 2013 in modo da lasciare un margine alla Commissione e agli Stati membri affinché si concentrino più sul contenuto che solamente sulla presentazione di relazioni.

6. Dichiarazione della Commissione relativa ai lavori in corso nel contesto della revisione della strategia tematica dell'UE sull'inquinamento atmosferico

Fatto salvo il risultato finale della revisione, la Commissione conferma che sta valutando, tra i vari scenari, i costi e benefici delle ulteriori misure per ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dal trasporto marittimo, incluse le ripercussioni dell'applicazione di un tenore massimo di zolfo nei combustibili dello 0,1% nelle acque territoriali.

Dichiarazione della Polonia

In linea di principio la Polonia sostiene l'iniziativa di revisione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo in relazione all'inclusione nel diritto dell'UE delle norme IMO.

Tuttavia si ritiene che sia l'allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL sia la direttiva riveduta portino ad un significativo aumento del prezzo del combustibile e a distorsioni della competitività tra regioni SECA e regioni non SECA. La Polonia è fortemente interessata al tema della competitività del trasporto marittimo quale alternativa ecocompatibile al trasporto su gomma e al possibile spostamento modale.

Pertanto la redazione del documento di lavoro dei servizi della Commissione "Riduzione delle emissioni inquinanti causate dal trasporto marittimo e toolbox per un trasporto per via navigabile sostenibile" (*Il documento Toolbox* - articolo 7, paragrafo 3), le misure finanziarie di cui all'articolo 4 septies, così come le future proposte legislative (di cui all'articolo 7, paragrafo 2) a favore degli operatori colpiti dalla presente direttiva sono estremamente importanti.

La Polonia è inoltre dell'opinione che il termine "operatori" si riferisca sia agli operatori delle navi che agli operatori dei porti dato che questi ultimi saranno egualmente colpiti dalle distorsioni sopra citate e avranno quindi titolo per un aiuto finanziario.

Dichiarazione della Germania

La Germania accoglie con favore la proposta che allinea il diritto europeo all'allegato VI della Convenzione MARPOL riveduto dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 2008 (risoluzione MARPOL MEPC.176 (58)).

Nell'interesse della protezione dell'ambiente marino e della qualità dell'aria, nel corso dei negoziati IMO la Germania ha espresso un forte sostegno ai limiti fissati nell'allegato VI della Convenzione MARPOL. Ciò riguarda in particolare il tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo che possono essere utilizzati a bordo delle navi all'interno delle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA). Per tale motivo nel 2010 la Germania ha recepito nel diritto interno i requisiti dell'allegato VI riveduto.

Nei negoziati relativi alla proposta della Commissione la Germania, a fini di protezione ambientale e per evitare distorsioni della concorrenza, si è pronunciata in favore dell'applicazione uniforme dei limiti SECA nelle acque territoriali e nelle zone economiche esclusive di tutti gli Stati membri.

Inoltre, per motivi di qualità dell'aria nonché per rispettare i valori limite europei vincolanti per le concentrazioni di particolato (PM 10) la Germania ha proposto di allineare il valore limite per il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi che operano sulle vie di navigazione interna al valore limite del tenore di zolfo dei combustibili per le navi della navigazione interna.

La Germania si compiace che lo standard globale IMO dello 0.5% si applicherà nel 2020 in Europa a prescindere dalla revisione IMO del 2018.

Tuttavia, l'introduzione di standard più severi sui combustibili per le navi passeggeri soprattutto quelle in servizio di linea, che operano per la maggior parte in porti o vicino alla costa, garantirebbe un miglioramento della qualità dell'aria nelle aree costiere. La Germania si rammarica che nel compromesso i requisiti per le navi passeggeri non siano ambiziosi.

La Germania obietta inoltre che la possibilità di concedere aiuti di Stato non è più strettamente collegata al superamento dei requisiti stabiliti dalla direttiva. La Germania propone di concedere aiuti di Stato solo nei casi in cui gli standard fissati dalla direttiva siano attuati molto prima, o se il tenore di zolfo è notevolmente inferiore al massimo prescritto. A parere della Germania, il fatto che il rispetto dei valori limite richiesti per lo zolfo possa comportare riduzioni delle altre emissioni non può essere utilizzato per giustificare la concessione di aiuti di Stato .

La Germania non appoggia pertanto la proposta nella sua globalità.

Dichiarazione della Finlandia

La Finlandia accoglie con favore la direttiva sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, come pure l'allegato VI riveduto della convenzione Marpol per migliorare la qualità dell'aria e conseguire effetti positivi sulla salute e sull'ambiente. Tuttavia, le nuove norme avranno ripercussioni gravi sui trasporti marittimi e sulle industrie che vi ricorrono, dati i costi previsti per il combustibile a basso tenore di zolfo e per la trasformazione delle navi una volta introdotte tecnologie di riduzione delle emissioni.

La collocazione geografica della Finlandia, che si trova sì nella zona SECA ma molto distante dalla principale area di mercato europea, e il calendario di attuazione costituiscono una grande sfida alla luce delle nuove norme.

La Finlandia ritiene pertanto che per gli Stati membri sia estremamente importante poter adottare temporaneamente misure finanziarie per ridurre l'impatto negativo sugli operatori interessati, al fine di evitare le distorsioni di concorrenza altrimenti provocate dalle nuove norme. Tali misure dovrebbero essere in linea con le norme in materia di aiuti di Stato applicabili o che devono essere adottate dalla Commissione in questo settore, conformemente a quanto stabilito dall'articolo 4 septies) della direttiva. Inoltre, la redazione del documento di lavoro dei servizi della Commissione "Riduzione delle emissioni inquinanti causate dal trasporto marittimo e toolbox per un trasporto per via navigabile sostenibile" (Il documento Toolbox - articolo 7, paragrafo 3) è estremamente importante.

Dichiarazione congiunta di Bulgaria, Spagna, Francia, Grecia, Italia, Malta, Portogallo e Romania

La Bulgaria, la Spagna, la Francia, la Grecia, l'Italia, Malta, il Portogallo e la Romania possono accettare il compromesso. Questi Stati membri tengono tuttavia a esprimere le loro riserve circa la clausola di revisione del 2013, prevista all'articolo 7, paragrafi 2 e 3, della direttiva riveduta, nonché sul nuovo considerando relativo alla revisione della politica in materia di qualità dell'aria nel 2013, che verte specificamente sulla questione dell'inquinamento dell'aria nelle acque territoriali dell'UE.

Questi Stati membri ritengono che, prima di avviare qualsiasi processo di revisione, sia indispensabile valutare i primi risultati dell'attuazione delle nuove norme che entreranno in vigore nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) soltanto a decorrere dal 2015.

La data del 2013 è fortemente prematura e i suddetti Stati membri tengono a sottolineare di essere sfavorevoli al principio di una nuova iniziativa legislativa che sarebbe in contrasto con la strategia "legiferare meglio" della Commissione europea e con gli obiettivi di certezza giuridica e di proporzionalità.

Questa azione anticipata perturberebbe infatti la stabilità del contesto giuridico di cui gli operatori dei trasporti marittimi e gli industriali interessati alla fornitura di combustibili per uso marittimo hanno bisogno per effettuare gli investimenti necessari.

Gli stessi Stati membri sottolineano che, nell'ipotesi in cui l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) si avvalga della clausola di revisione del 2018 per ragioni giustificate, segnatamente di ordine tecnico, come l'indisponibilità di un carburante conforme, tenuto conto dell'offerta e della domanda sul mercato mondiale dei carburanti in tale data, della tendenza del mercato o di qualsiasi altro elemento pertinente, l'Unione europea dovrà prendere in considerazione siffatta situazione particolare, se vuole salvaguardare la competitività dell'industria europea del trasporto marittimo. In tal caso, la Commissione dovrebbe proporre le pertinenti disposizioni, compreso il necessario adeguamento del quadro giuridico e del relativo calendario di attuazione.

Dichiarazione congiunta di Francia, Italia e Malta

In un contesto di concorrenza intermodale, la Francia, l'Italia e Malta ritengono che occorra fare in modo che il settore del trasporto marittimo europeo non venga eccessivamente indebolito.

Gli stessi Stati membri invitano al riguardo la Commissione a sviluppare i lavori sulla toolbox, segnatamente integrando nella sua riflessione gli strumenti finanziari europei e il quadro giuridico di controllo degli aiuti di Stato.

Dichiarazione della Lettonia e della Svezia

La Lettonia e la Svezia riconoscono l'importanza di raggiungere il compromesso sul progetto di direttiva per allineare il diritto dell'Unione europea all'allegato VI della Convenzione MARPOL riveduto dall'Organizzazione marittima internazionale nel 2008.

Nei negoziati la Lettonia e la Svezia si sono pronunciate in favore dell'applicazione uniforme dei requisiti applicabili nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) alle acque territoriali e alle zone economiche esclusive di tutti gli Stati membri. Un tale approccio avrebbe assicurato significativi benefici per la salute umana e l'ambiente e avrebbe contribuito inoltre ad evitare potenziali distorsioni di concorrenza. La Lettonia e la Svezia sono altresì dell'opinione che per ragioni di protezione ambientale e per evitare distorsioni di concorrenza siano necessari ulteriori lavori per sostenere la creazione di nuove SECA nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale.

La Lettonia e la Svezia sostengono l'adozione del progetto di direttiva in quanto fornisce il quadro per l'ulteriore valutazione dell'impatto economico potenziale dei requisiti del progetto di direttiva, specialmente in relazione alla distorsione di concorrenza e al rischio potenziale di spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre, con conseguente aumento dei danni ambientali.

Al fine di evitare i rischi summenzionati, la Lettonia e la Svezia desiderano invitare la Commissione europea a prestare particolare attenzione all'elaborazione di misure appropriate per ridurre al minimo gli effetti negativi e a cooperare strettamente con gli Stati membri a tale riguardo.

Dichiarazione dell'Estonia

L'Estonia sostiene l'obiettivo della direttiva relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo e dell'allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL. L'Estonia accoglie con favore i provvedimenti adottati per migliorare la qualità dell'aria e rafforzare la protezione dell'ambiente marino. Riteniamo che le politiche delineate nella direttiva avranno significative ripercussioni positive sia sulla salute umana, sia sull'ambiente. Uno stato ecologico buono ed un'adeguata tutela della zona del Mar Baltico sono aspetti di particolare interesse per l'Estonia.

Tuttavia, l'Estonia sottolinea che questi importanti obiettivi politici devono essere realistici e realizzabili. Desta perplessità l'ambizioso calendario fissato nella direttiva nel contesto delle questioni ancora aperte in materia di disponibilità di combustibile e di sfide tecnologiche. Confidiamo nel fatto che la direttiva accelererà l'innovazione tecnologica tanto necessaria, occorrerà però tempo perché i risultati si manifestino. Pertanto, durante i negoziati l'Estonia ha assunto la posizione secondo cui il 2020 sarebbe una data più idonea per l'entrata in vigore della nuove norme.

Inoltre, l'Estonia è favorevole ad un'applicazione uniforme dei requisiti applicabili nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) alle acque territoriali e alle zone economiche esclusive di tutti gli Stati membri. Questo aspetto avrebbe accresciuto in misura significativa le ricadute positive della direttiva in termini di benefici sia per la salute, sia per l'ambiente, ed avrebbe altresì garantito più eque condizioni di concorrenza in tutta l'Unione europea.