



Bruxelles, 17.5.2013
COM(2013) 300 final

2013/0153 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**che stabilisce la posizione da adottare nell'ambito della HELCOM e dell'IMO in merito
alla designazione del Mar Baltico come zona di controllo delle emissioni di ossidi di
azoto (NECA)**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e la relativa convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL, allegato VI) prevedono la possibilità di designare, su richiesta degli Stati rivieraschi della zona interessata, zone di controllo delle emissioni al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto dal trasporto marittimo.

Una zona di controllo delle emissioni di ossidi di azoto (NECA) è già stata costituita per l'America settentrionale, mentre per l'Unione europea è pronta per la presentazione all'IMO una domanda relativa a una zona di controllo di questo tipo nel Mar Baltico e sono in corso i lavori preparatori per la NECA del Mare del Nord. Le disposizioni relative alle zone di controllo delle emissioni di ossidi di azoto entreranno in vigore nel 2016 e si applicheranno unicamente alle navi costruite successivamente a tale data che entrano in una NECA.

Nel contesto della preparazione della proposta di designazione della NECA, la commissione per la protezione dell'ambiente marino dell'area del Baltico (HELCOM) ha effettuato un'analisi completa al fine di valutare le emissioni di NOx delle navi che operano nel Mar Baltico e il relativo impatto.

La designazione del Mar Baltico come NECA dovrebbe permettere di ridurre le emissioni di NOx prodotte dal trasporto marittimo del 16% nel 2020 e del 46% nel 2030. In base alle previsioni, soltanto verso gli anni 2040-2050 tutte le navi rispetteranno i requisiti NECA nel Mar Baltico e un terzo di queste dovrebbe essere equipaggiato entro il 2030. I costi e i benefici connessi alla NECA del Mar Baltico aumenteranno solo progressivamente, a causa del tasso di sostituzione delle navi alquanto lento, che varia in funzione del tipo.

La NECA del Mar Baltico darà un notevole contributo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, dato che numerosi Stati membri nella regione non soddisfano le norme in materia di emissioni stabilite dalla direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente. Essa comporterà anche benefici per la salute e permetterà di ridurre l'eutrofizzazione, che costituisce una delle principali sfide ambientali per il Mar Baltico, nonché l'acidificazione e la formazione di ozono.

I costi degli investimenti sono limitati per il fatto che alcuni armatori hanno già scelto di dotare le loro nuove navi con motori conformi alle norme applicabili, in modo che le loro navi possano entrare nella NECA dell'America settentrionale. In questi casi, aumenteranno soltanto gli ulteriori costi operativi e di conseguenza vi sarà, fino al 2040-2050, un progressivo aumento dei costi dei trasporti marittimi nel Mar Baltico.

L'analisi d'impatto che accompagna la proposta della Commissione del 2010, relativa alla revisione della direttiva 1999/32/CE¹ per quanto concerne il tenore di zolfo dei combustibili marini, offre ulteriori informazioni riguardo a costi e vantaggi della designazione del Mar Baltico come zona NECA. Da questo documento risulta che i vantaggi associati al pieno rispetto delle norme IMO corrispondono a un importo che si situa almeno tra i 3 e i 13 EUR

¹ SEC (2011) 919.

per ogni euro speso². Il rapporto costi/benefici che comporta la designazione del Mar Baltico come zona di controllo delle emissioni è considerato estremamente favorevole.

Le tecnologie esistenti per ridurre le emissioni di NOx prodotte dal trasporto marittimo sono il riciclaggio del gas di scarico (*exhaust gas recycling* o EGR), il gas naturale liquefatto (LNG) e la riduzione catalitica selettiva (*specific catalytic reduction* o SCR).

2. LA SITUAZIONE ATTUALE

Nel 2010, in occasione della riunione ministeriale della Convenzione di Helsinki sulla protezione dell'ambiente marino dell'area del Baltico (HELCOM), è stato deciso di procedere alla presentazione all'IMO, di preferenza entro il 2011, di una proposta comune dei paesi del Mar Baltico relativa alla designazione di una zona di controllo delle emissioni di NOx (NECA) per il Mar Baltico.

Nella riunione del 9-10 marzo 2011, la Commissione per la protezione dell'ambiente marino del Baltico ha convenuto sull'opportunità di designare il Mar Baltico come NECA. Essa ha tuttavia rilevato che alcune parti non erano ancora disposte ad adottare una decisione immediata.

Nella riunione del 6-7 marzo 2012, la Commissione per la protezione dell'ambiente marino del Baltico ha riconosciuto che la domanda di NECA preparata nell'ambito della HELCOM soddisfaceva i criteri dell'IMO.

Nella riunione del 14-15 giugno 2012, i capi delegazione della HELCOM hanno sottolineato che l'unica decisione ancora da prendere concerneva i tempi di presentazione all'IMO.

Nella riunione del 3-4 dicembre 2012, i capi delegazione della HELCOM hanno deciso di organizzare il 4 marzo 2013 una riunione delle parti interessate riguardo alla domanda di NECA del Mar Baltico. Essi hanno convenuto che la data definitiva di presentazione all'IMO andava stabilita prima della riunione ministeriale dell'ottobre 2013 e hanno deciso di riferire in tal senso ai rispettivi ministri. Il 4 marzo 2013 è stata tenuta una riunione delle parti interessate, concernente specificamente il comparto dei trasporti marittimi del Mar Baltico.

Quando nell'ambito della HELCOM sarà stata stabilita la data di presentazione, la domanda di NECA verrà trasmessa per adozione al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO dagli Stati che si affacciano sul Mar Baltico. L'IMO valuterà poi se sono rispettate le disposizioni applicabili a una zona di controllo dei NOx, di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL. In caso affermativo, la NECA del Mar Baltico sarà approvata. Tuttavia, nell'ambito del MEPC non verrà effettuata alcuna discussione di merito.

3. LA POSIZIONE DELL'UNIONE EUROPEA

Come è stato convenuto in occasione della riunione del Gruppo "Trasporti marittimi" del Consiglio del 7 novembre 2011, l'UE sostiene il principio della creazione di una NECA del Mar Baltico. Questo Gruppo ha inoltre ritenuto che la designazione del Mar Baltico come NECA costituisca la misura più efficace in termini di costi per ridurre le emissioni di NOx,

² Dalle stime effettuate nell'ambito di uno studio che la DG ENV sta conducendo, il rapporto costi-benefici per la NECA del Mar Baltico dovrebbe essere compreso tra 2,3 e 8,6 EUR per ogni euro speso.

rispettare le norme in materia di qualità dell'aria ambiente e conseguire un buono stato delle acque riguardo all'eutrofizzazione, come previsto dalla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino. Esso ha preso atto del fatto che il Gruppo "Trasporti marittimi" dell'8 novembre 2010 ha chiesto un'approfondita valutazione d'impatto e ha riconosciuto che la versione riveduta del progetto di domanda relativa alla designazione del Mar Baltico come NECA da presentare all'IMO conteneva alcuni elementi relativi al rischio di regresso modale, rammentando tuttavia che in linea di massima l'IMO non esige un'analisi costi-benefici per le richieste di designazione di una zona di controllo delle emissioni e che l'analisi economica effettuata nella domanda bastava a soddisfare le disposizioni dell'IMO. Il 17 ottobre 2012, il Gruppo "Trasporti marittimi" ha inoltre preso nota dell'evoluzione della pratica relativa alla NECA del Mar Baltico e ha osservato poi che, se l'IMO designerà il Mar Baltico come NECA, la Commissione valuterà la necessità di recepire tale disposizione nella legislazione dell'Unione e che questo processo decisionale potrebbe richiedere un'ulteriore valutazione d'impatto.

È ora necessario che il Consiglio adotti la posizione che l'UE dovrà esprimere quando la domanda di NECA per il Mar Baltico verrà trasmessa al MEPC, in conformità dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, prima della prossima riunione dei capi delegazione dell'HELCOM da tenere il 17 giugno 2013.

Le disposizioni dell'IMO applicabili in materia³ prevedono che le norme NECA si applichino a decorrere dal 2016, indipendente dalla data di presentazione della proposta di designare una zona come NECA. Il comparto dei trasporti marittimi e i fabbricanti di motori sono pertanto interessati a una rapida presentazione, avendo bisogno di periodo di tempo sufficiente per adeguarsi ed evitare eventuali maggiori costi causati da modifiche strutturali a posteriori.

Alla luce di quanto in precedenza esposto, è opportuno che l'Unione sostenga la presentazione all'IMO da parte degli Stati rivieraschi del Mar Baltico della proposta della HELCOM per la designazione del Mar Baltico come zona di controllo delle emissioni di ossidi di azoto, al più tardi in occasione della 66^a riunione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO del marzo 2014. È pertanto necessario che il Consiglio adotti anche la posizione dell'Unione, che sarà espressa dagli Stati membri dell'UE nell'ambito dell'IMO, in conformità dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

³ Regola 13 dell'allegato VI riveduto della convenzione MARPOL del'IMO.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che stabilisce la posizione da adottare nell'ambito della HELCOM e dell'IMO in merito alla designazione del Mar Baltico come zona di controllo delle emissioni di ossidi di azoto (NECA)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 191, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e la relativa convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL, allegato VI) prevedono la possibilità di designare, su richiesta degli Stati rivieraschi interessati, zone di controllo delle emissioni (NECA) allo scopo di prevenire, ridurre e controllare le emissioni di ossidi di azoto (NOx) prodotte dalle navi.
- (2) L'Unione europea è parte contraente della Convenzione sulla protezione dell'ambiente marino dell'area del Baltico (HELCOM), che è l'istanza in cui è discussa la presentazione all'IMO di una proposta relativa alla designazione del Mar Baltico come zona di controllo delle emissioni di NOx.
- (3) Sotto l'egida della HELCOM, sono stati avviati i lavori preparatori per la presentazione all'IMO di un progetto di proposta concernente la designazione di una NECA nel Mar Baltico. Quando nell'ambito della HELCOM sarà stata stabilita la data di presentazione della proposta relativa alla NECA, questa sarà trasmessa per adozione al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO dagli Stati rivieraschi del Mar Baltico. L'IMO valuterà poi se sono rispettate le disposizioni applicabili a una zona di controllo dei NOx, di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL. In caso affermativo, la NECA del Mar Baltico sarà approvata. Tuttavia, nell'ambito del MEPC non verrà effettuata alcuna discussione di merito.
- (4) La direttiva 2008/50/CE dell'Unione, relativa alla qualità dell'aria ambiente, e la direttiva 2001/81/CE (o direttiva NEC – *National Emission Ceilings*) hanno stabilito norme in materia di emissione di inquinanti atmosferici. In particolare, la direttiva 2001/81/CE prevede che la Commissione e gli Stati membri, se del caso e fatto salvo l'articolo 218 del TFUE, perseguono 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.

- (5) Nell'ambito della dichiarazione ministeriale del 2010 della HELCOM per il Mar Baltico, è stato convenuto di designare il Mar Baltico come NECA, di preferenza entro il 2011.
- (6) Nella riunione dell'8 novembre 2010, il Gruppo "Trasporti marittimi" ha chiesto una valutazione d'impatto dettagliata, avendo riconosciuto che il progetto di domanda relativa alla designazione del Mar Baltico come NECA da presentare all'IMO conteneva diversi elementi concernenti il rischio di regresso modale. Tuttavia, esso ha riconosciuto che l'IMO non esige, per una domanda di designazione di una zona di controllo delle emissioni, l'attuazione di un'analisi costi-benefici simile a quella realizzata nel quadro dei lavori preparatori per gli atti legislativi dell'UE e che l'analisi economica contenuta nella domanda permetteva di soddisfare le disposizioni dell'IMO in materia. Nella riunione tenuta nei giorni 9-10 marzo 2011, la Commissione per la protezione dell'ambiente marino del Baltico ha convenuto sull'opportunità di designare il Mar Baltico come NECA. Essa ha tuttavia rilevato che alcune parti non erano ancora disposte ad adottare una decisione immediata.
- (7) Nella riunione del 6-7 marzo 2012, la Commissione per la protezione dell'ambiente marino del Baltico ha riconosciuto che la domanda di NECA preparata nell'ambito della HELCOM soddisfaceva i criteri dell'IMO.
- (8) Nella riunione del 14-15 giugno 2012, i capi delegazione della HELCOM hanno sottolineato che l'unica decisione ancora da prendere concerneva i tempi di presentazione all'IMO.
- (9) Nella riunione del 3-4 dicembre 2012, i capi delegazione della HELCOM hanno convenuto che la data definitiva di presentazione all'IMO andava stabilita prima della riunione ministeriale dell'ottobre 2013.
- (10) Se nell'ambito della HELCOM è presa la decisione di presentare all'IMO una proposta relativa alla designazione del Mar Baltico come zona di controllo delle emissioni di ossidi di azoto, è opportuno che gli Stati membri dell'UE appoggino detta proposta.
- (11) Poiché gli obblighi del livello III dell'IMO concernenti le NECA entreranno in vigore a decorrere dal 2016, è importante lasciare agli operatori economici il tempo per adeguarvisi.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata dall'Unione europea nell'ambito della HELCOM è di sostenere la presentazione all'IMO da parte degli Stati rivieraschi del Mar Baltico della proposta della HELCOM relativa alla designazione del Mar Baltico come zona di controllo delle emissioni di ossidi di azoto, al più tardi in occasione della 66^a riunione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO.

Articolo 2

Dopo essere stata adottata nell'ambito della HELCOM, la decisione di cui all'articolo 1 sarà presentata e sostenuta nell'ambito dell'IMO dagli Stati membri che agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione europea.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*