COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della seconda sessione straordinaria del comitato per la protezione dell'ambiente marino in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua seconda sessione straordinaria (MEPC/ES.2), che si terrà dal 14 al 17 ottobre 2025.

Nel corso di tale sessione, il MEPC dovrebbe adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale

La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) istituisce tale organizzazione, il cui obiettivo è quello di offrire un forum per la cooperazione nel settore della regolamentazione e delle pratiche relative ad aspetti tecnici di ogni tipo riguardanti la navigazione commerciale internazionale. L'IMO mira inoltre a incoraggiare l'adozione generalizzata di norme il più possibile rigorose su temi quali la sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi, promuovendo nel contempo la parità di condizioni nel settore. Inoltre gestisce tutte le relative questioni amministrative e legali.

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione. L'Unione non è parte della convenzione.

La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, conclusa nel 1973 (convenzione MARPOL), è una convenzione IMO, entrata in vigore il 2 ottobre 1983. Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione MARPOL e 25 Stati membri sono anche parti dell'allegato VI[1], entrato in vigore il 18 maggio 2005. L'Unione non è parte della convenzione MARPOL.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi. È l'autorità internazionale di normazione in materia di sicurezza e prestazioni ambientali nell'ambito della navigazione internazionale. La sua funzione principale è quella di istituire un contesto normativo per il settore della navigazione che sia equo ed efficace, adottato e attuato a livello universale.

Solo gli Stati possono aderire all'IMO. Le relazioni tra la Commissione europea e l'IMO si basano oggi sulla risoluzione IMO A.1168(32), che stabilisce le procedure e i termini per la cooperazione tra l'IMO e le organizzazioni intergovernative. Sulla base di tale risoluzione IMO e di ulteriori disposizioni adottate dal 1974, la Commissione europea partecipa in qualità di osservatore a tutte le riunioni del comitato e del sottocomitato dell'IMO.

Il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO è composto da tutti i membri dell'IMO e si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa delle questioni ambientali

[1] L'Austria e l'Ungheria non hanno ancora ratificato l'allegato VI della convenzione MARPOL.

che rientrano nell'ambito di attività dell'IMO e che riguardano il controllo e la prevenzione dell'inquinamento causato da navi contemplato dalla convenzione MARPOL, incluso quello provocato dal petrolio, dai prodotti chimici trasportati alla rinfusa, dagli scarichi di acque reflue, dai rifiuti e dalle emissioni prodotte dalle navi, compresi gli inquinanti atmosferici e le emissioni di gas a effetto serra. Altre questioni affrontate riguardano la gestione delle acque di zavorra, i sistemi antivegetativi, il riciclaggio delle navi, la preparazione e la riposta in caso di inquinamento e l'identificazione delle zone speciali e delle zone marine particolarmente sensibili.

A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il comitato per la protezione dell'ambiente marino provvede allo svolgimento delle funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essergli attribuito da un altro strumento internazionale o ai sensi dello stesso e che l'IMO ha accettato Le decisioni del comitato per la protezione dell'ambiente marino e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei loro membri.

La MEPC/ES.2 adotterà modifiche della convenzione MARPOL conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, lettere b), c) e d), della convenzione. Tali disposizioni stabiliscono che:

b) le proposte di modifica presentate e trasmesse secondo quanto indicato sopra sono sottoposte all'esame di un organo competente da parte dell'Organizzazione;

c) le parti della convenzione, siano essi membri dell'Organizzazione o meno, hanno il diritto partecipare ai lavori dell'organo competente;

d) le modifiche sono adottate a maggioranza dei due terzi delle sole parti della convenzione presenti e votanti.

Conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, lettera f), una modifica è considerata accettata nei casi seguenti:

ii) una modifica di un allegato della convenzione è considerata accettata in conformità della procedura di cui alla lettera f), punto iii), a meno che l'organo competente, al momento della sua adozione, non stabilisca che la modifica si considera accettata alla data della sua accettazione da parte dei due terzi delle parti, la cui flotta mercantile combinata rappresenta almeno il 50 % della stazza lorda della flotta mercantile mondiale. Tuttavia, in qualsiasi momento prima dell'entrata in vigore di una modifica di un allegato della convenzione, una parte può notificare al segretario generale dell'Organizzazione che sarà necessaria la sua approvazione esplicita prima dell'entrata in vigore della modifica. Quest'ultimo comunica alle parti la notifica e la data di ricevimento della stessa;

iii) una modifica di un'appendice di un allegato della convenzione è considerata accettata allo scadere del termine stabilito dall'organo competente al momento della sua adozione; tale termine non deve essere inferiore a dieci mesi, a meno che entro tale periodo non sia comunicata all'Organizzazione un'obiezione da almeno un terzo delle parti o dalle parti la cui flotta mercantile combinata rappresenta almeno il 50 % della stazza lorda della flotta mercantile mondiale, a seconda di quale condizione sia soddisfatta.

Sulla base delle disposizioni indicate di seguito di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettera g), la modifica entra in vigore alle condizioni seguenti:

i) in caso di modifica di un articolo della convenzione, del protocollo II, del protocollo I o di un allegato della convenzione non effettuata secondo la procedura prevista alla lettera f), punto iii), la modifica accettata conformemente alle disposizioni di cui sopra entra in vigore

sei mesi dopo la data della sua accettazione nei confronti delle parti che hanno dichiarato di averla accettata;

ii) in caso di modifica del protocollo I, di un'appendice di un allegato o di un allegato della convenzione effettuata secondo la procedura prevista alla lettera f), punto iii), la modifica considerata accettata conformemente alle condizioni di cui sopra entra in vigore sei mesi dopo la sua accettazione nei confronti di tutte le parti, ad eccezione di quelle che, prima di tale data, hanno dichiarato di non accettare tale modifica o hanno rilasciato una dichiarazione a norma della lettera f), punto ii), secondo cui è necessaria la loro approvazione esplicita.

2.3. L'atto previsto del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO

Dal 14 al 17 ottobre 2025, nel corso della sua seconda sessione straordinaria, il MEPC sarà chiamato ad adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL riguardanti i punti seguenti:

designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (ECA) (regole 13 e 14 e appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL);

accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra (regole 20, 25, 27 e 28); e

quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette (nuovo capitolo 5).

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SEDE DI COMITATO PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO IN OCCASIONE DELLA SUA SESSIONE STRAORDINARIA

3.1. Modifiche delle regole 13 e 14 e dell'appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL

Gli Stati membri dell'UE e la Commissione europea, insieme al Regno Unito, all'Islanda, alla Danimarca (Groenlandia) e alle Isole Fær Øer, hanno presentato alla MEPC 83 un documento in cui propongono di designare l'Atlantico nord-orientale come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo, particolato e ossidi di azoto, conformemente all'allegato VI della convenzione MARPOL. La Commissione ha partecipato attivamente ai lavori preparatori, insieme agli Stati costieri, sotto il coordinamento della delegazione portoghese.

Il gruppo tecnico per la designazione delle zone marine particolarmente sensibili (PSSA) e delle zone speciali aveva stabilito che l'ECA proposta soddisfaceva i criteri di cui all'allegato VI, appendice III, sezione 3, della convenzione MARPOL. Dopo aver preso atto dei risultati del gruppo tecnico, la MEPC 83 ha approvato la designazione di un'ECA di SOx, PM e NOx per l'Atlantico nord-orientale, in vista della sua adozione nella sessione straordinaria del MEPC dell'ottobre 2025 (MEPC/ES.2). Tali modifiche sono state trasmesse con la circolare dell'IMO n. 5005 dell'11 aprile 2025.

L'Unione dovrebbe sostenere la proposta, presentata nei progetti di modifica rivisti, di designare l'Atlantico nord-orientale come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo, particolato e ossidi di azoto, a norma dell'allegato VI della convenzione MARPOL, in quanto contribuirà a prevenire, ridurre e controllare le emissioni di NO_x, SO_x e PM delle navi, al fine di conseguire i relativi benefici per la salute e l'ambiente, mantenendo al contempo un impatto economico gestibile per il settore marittimo.

3.2. Modifiche delle regole 20, 25, 27 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL

La MEPC 82 aveva istituito il gruppo di corrispondenza sulla revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra, sotto il coordinamento congiunto di Brasile, Giappone e Commissione europea.

Nella sua prima riunione, il gruppo di lavoro intersessione sull'inquinamento atmosferico e sull'efficienza energetica (ISWG-APEE 1) ha esaminato, tra l'altro, l'accessibilità dei dati della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) per l'analisi e la clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra.

Per quanto riguarda l'accessibilità dei dati dell'IMO DCS, l'ISWG-APEE 1 ha esaminato la relazione del gruppo di corrispondenza, che aveva convenuto di migliorare l'accessibilità di tali dati nella fase 1. In seguito a considerazioni, il gruppo ha elaborato un progetto di modifica della regola 27 dell'allegato VI della convenzione MARPOL.

La MEPC 83 ha incaricato il gruppo di lavoro APEE, tra le altre cose, di mettere a punto i progetti di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL e le relative linee guida riguardo all'accessibilità dell'IMO DCS.

Avendo preso atto che il gruppo di lavoro aveva ulteriormente esaminato i progetti di modifica della regola 27 dell'allegato VI della convenzione MARPOL e delle relative linee guida riguardo all'accessibilità dell'IMO DCS, predisposti dall'ISWG-APEE 1, la MEPC 83 ha approvato i progetti di modifica della regola 27 dell'allegato VI della convenzione MARPOL sull'accessibilità dell'IMO DCS, in vista della loro adozione nella sessione straordinaria del MEPC dell'ottobre 2025 (MEPC/ES.2). Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5005 dell'11 aprile 2025.

L'Unione ha presentato una proposta in materia (ISWG-GHG 13/7), chiedendo di modificare il DCS per quanto riguarda la granularità dei dati, i dati aggiuntivi e l'accessibilità. I progetti di modifica sono coerenti con l'ISWG-GHG 13/7 in relazione alla maggiore accessibilità.

La posizione dell'Unione in sede di ISWG-APEE 1 e MEPC 83 è stata quella di sostenere i progetti di modifica della regola 27.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto miglioreranno ulteriormente l'accessibilità dei dati dell'IMO DCS per garantire una solida attuazione del quadro CII e agevolarne la revisione.

Per quanto riguarda le clausole sulla revisione della misura a breve termine, l'ISWG-APEE 1 ha elaborato progetti di modifica delle regole 20, 25 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, utilizzando l'allegato del documento MEPC 83/6/11, preparato dal gruppo di corrispondenza sull'aggiornamento del riferimento alla strategia dell'IMO e sulla revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra, come base.

La MEPC 83 ha approvato i progetti di modifica delle regole 20, 25 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL in vista della loro adozione nella sessione straordinaria del MEPC dell'ottobre 2025 (MEPC/ES.2). Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5005 dell'11 aprile 2025.

La posizione dell'Unione in sede di ISWG-APEE 1 e MEPC 83 è stata quella di sostenere i progetti di modifica presentati nella MEPC 83/6/11.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto sono conseguenti all'adozione della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra e al completamento della revisione delle misure a breve termine da parte dell'IMO e consentono un'ulteriore revisione di tali regole.

3.3. Introduzione del nuovo capitolo 5 nell'allegato VI della convenzione MARPOL

In occasione della MEPC 76 del 2021, il comitato ha approvato un piano di lavoro per le misure a medio e lungo termine. Nel corso delle discussioni svoltesi nelle successive sessioni del MEPC e dell'ISWG-GHG, le opinioni divergenti dei delegati si sono progressivamente avvicinate su aspetti ancora in sospeso, quali la tempistica per l'azzeramento delle emissioni di gas a effetto serra da parte del trasporto marittimo internazionale, la possibile inclusione delle emissioni a monte derivanti dalla produzione e dalla distribuzione di combustibili, la natura (economica o tecnica) delle misure e il numero e l'eventuale combinazione di misure necessarie per conseguire un obiettivo generale.

La MEPC 80 ha convenuto di avviare la fase III del piano di lavoro sullo sviluppo di misure a medio termine in vista della sua approvazione da parte della MEPC 83 (primavera 2025). Si è concordato di procedere all'adozione nel corso di una sessione straordinaria del MEPC (sei mesi dopo la MEPC 83 – autunno 2025) in modo da consentirne l'entrata in vigore 16 mesi dopo l'adozione (2027).

Nell'ISWG-GHG 16, tenutasi prima della MEPC 81, sono state discusse le modalità per sviluppare il pacchetto di misure candidate a medio termine per conseguire gli obiettivi della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra. Con l'ISWG-GHG 17 tale pacchetto è stato ulteriormente sviluppato e, in particolare, si è convenuto di utilizzare i possibili progetti di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL sul quadro per l'azzeramento delle emissioni nette come base per un ulteriore esame. La MEPC 82 ha presto atto di tali progressi.

Nel corso dell'ISWG-GHG 18 si è svolta un'ulteriore discussione su come sviluppare il pacchetto di misure candidate a medio termine per conseguire gli obiettivi della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra, elaborando ulteriormente i progetti di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL sul quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette. Nonostante la volontà di raggiungere un consenso, diverse questioni sono rimaste aperte e ha continuato a sussistere un forte disaccordo sull'aspetto economico. La maggioranza delle delegazioni, compresa l'Unione, si è espressa a favore di un meccanismo di prelievo, mentre altre delegazioni si sono dichiarate favorevoli a un meccanismo economico flessibile basato sui livelli di intensità dei gas a effetto serra dei combustibili. Durante e immediatamente dopo l'ISWG-GHG 18 le parti dell'IMO hanno presentato due proposte distinte per comporre le divergenze.

L'ISWG-GHG 19 ha portato avanti i lavori sullo sviluppo di un quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette, che sono proseguiti durante la MEPC 83 in sede di gruppo di lavoro sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra causate dalle navi. A seguito di un'ampia discussione, il gruppo di lavoro ha messo a punto e approvato il progetto di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL sul quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette.

Durante l'esame delle relazioni dell'ISWG-GHG 19 e del gruppo di lavoro sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra causate delle navi una parte dell'IMO ha chiesto una votazione per appello nominale in relazione all'approvazione dei progetti di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL sul quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette. Tale votazione si è conclusa con 63 voti favorevoli, 16 voti negativi espressi e circa 25 astenuti.

La MEPC 83 ha pertanto approvato i progetti di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL sul quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette in vista della loro adozione nella sessione straordinaria del MEPC dell'ottobre 2025 (MEPC/ES.2). Tali modifiche sono state trasmesse con la circolare dell'IMO n. 5005 dell'11 aprile 2025.

L'Unione ha sostenuto e presentato vari documenti che propongono la messa a punto di una norma sui combustibili a basse emissioni di gas a effetto serra e di un prelievo sui prezzi dei gas a effetto serra. L'Unione ha svolto un ruolo importante nei negoziati durante le varie sessioni del MEPC e dell'ISWG-GHG per lo sviluppo del quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette. Tale quadro comprende una nuova norma globale sui combustibili per le navi e un meccanismo globale di fissazione dei prezzi delle emissioni.

L'Unione dovrebbe sostenere il nuovo capitolo 5 in quanto comprende disposizioni volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale, al fine di conseguire l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050. Detto capitolo costituirà inoltre una solida base per la necessaria transizione energetica del trasporto marittimo. Il suo obiettivo è quello di conseguire gli obiettivi stabiliti nella strategia dell'IMO del 2023 per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte delle navi, accelerare l'introduzione di combustibili, tecnologie e fonti energetiche a emissioni zero o quasi zero di gas a effetto serra e sostenere una transizione giusta ed equa.

4. LEGISLAZIONE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE

4.1. Legislazione pertinente dell'UE

4.1.1. Modifiche delle regole 13 e 14 e dell'appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL

La direttiva (UE) 2016/802 mira a ridurre il tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi[2]. L'obiettivo è prevenire e controllare l'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni nocive prodotte dalla combustione di combustibili liquidi ad alto tenore di zolfo, che nuocciono alla salute umana e all'ambiente e contribuiscono alla formazione di depositi acidi. L'articolo 6 e l'articolo 13, nonché l'allegato I, fanno riferimento alle norme stabilite nell'allegato VI della convenzione MARPOL sul tenore massimo di zolfo nei combustibili per uso marittimo e sulle emissioni di SOx rilasciate dalle navi nelle acque dell'UE.

La direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino[3] 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 sia 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. Ridurre gli apporti di azoto provenienti dalla navigazione marittima attraverso l'applicazione degli obblighi di livello III che derivano dalla designazione dell'Atlantico nord-orientale come NECA, aiuterà gli Stati membri dell'UE che si affacciano su 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 ambiente[4] (rivista nel 2024) stabilisce, tra l'altro, valori limite per l'NO_2 al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute

[2] GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58.
[3] GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19.
[4] GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

umana e/o per l'ambiente causati dall'inquinamento atmosferico. 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 Euro[5]) e in macchine mobili non stradali (navi adibite alla navigazione interna e locomotive, attraverso la direttiva sulle macchine mobili non stradali[6]).

Pertanto le modifiche delle regole 13 e 14 e dell'appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL relative all'adozione di una zona di controllo delle emissioni sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della direttiva (UE) 2016/802. Ciò è dovuto al fatto che l'istituzione di una zona di controllo delle emissioni all'interno degli Stati membri dell'UE inciderebbe sull'applicazione della presente direttiva, in quanto l'articolo 6, l'articolo 13 e l'allegato I della stessa fanno riferimento alle norme stabilite nell'allegato VI della convenzione MARPOL sul tenore massimo di zolfo nei combustibili per uso marittimo e sulle emissioni di SOx rilasciate dalle navi nelle acque dell'UE.

4.1.2. Modifiche delle regole 20, 25, 27 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL

Il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo[7] (regolamento MRV dell'UE) istituisce il quadro giuridico per un sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di gas a effetto serra. Il regolamento mira a fornire dati solidi e verificabili sulle emissioni di gas a effetto serra e sugli indicatori di efficienza energetica, a informare i responsabili politici e a stimolare la diffusione sul mercato di tecnologie e comportamenti efficienti dal punto di vista energetico, affrontando gli ostacoli del mercato quali la mancanza di informazioni. Il regolamento è entrato in vigore il 1º luglio 2015. L'aumento dell'accessibilità al pubblico della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e l'introduzione della clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra mirano a ridurre l'intensità di carbonio del trasporto marittimo internazionale in modo coerente con il livello di ambizione stabilito nella strategia dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte delle navi. Il miglioramento della coerenza/della qualità dei dati comunicati nell'ambito dell'IMO DCS e l'ampliamento dell'accesso ai dati per il pubblico hanno implicazioni per la raccolta e la comunicazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi e potrebbero pertanto incidere sul monitoraggio, sulla verifica e sulla comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo a norma del regolamento MRV dell'UE.

---

5 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) e 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 (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

6 GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1.

7 GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

La normativa dell'UE sul clima[8] stabilisce un obiettivo vincolante per l'Unione in materia di clima che consiste in una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra – emissioni al netto degli assorbimenti – di almeno il 55 % entro il 2030 e del 90 % entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990 (proposta della Commissione). Essa include inoltre l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050 e un obiettivo ambizioso di emissioni nette negative dopo tale data.

Sulla base delle proposte della Commissione del pacchetto "Pronti per il 55 %" per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, i legislatori dell'UE hanno adottato gli atti giuridici seguenti aventi lo specifico obiettivo delle emissioni di gas a effetto serra del settore marittimo:

- la revisione della direttiva 2003/87/CE sul sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS)[9] mediante la direttiva (UE) 2023/959[10] per estendere l'EU ETS al settore del trasporto marittimo per applicarsi a decorrere dal 1º gennaio 2024 (insieme alle modifiche necessarie del regolamento MRV dell'UE[11], per rivedere le norme in materia di monitoraggio e comunicazione, anche mediante la revisione dei pertinenti atti delegati e di esecuzione);
- il regolamento (UE) 2023/1805 verte principalmente sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo[12] (regolamento FuelEU Maritime) e obbliga all'adozione dello stesso alle navi che fanno scalo nei porti UE a decorrere dal 1º gennaio 2025.

Il rispetto dei nuovi obblighi derivanti dall'estensione del sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (ETS) al trasporto marittimo e dal regolamento FuelEU Maritime si baserà sul sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica stabilito dal regolamento MRV dell'UE.

Tali atti dell'UE sono a loro volta fortemente collegati alle misure dell'IMO sui gas a effetto serra come il sistema di rilevazione dei dati dell'IMO, l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index* – EEXI) e l'indicatore di intensità di carbonio (*Carbon Intensity Indicator* – CII) che mirano alla raccolta e alla pubblicazione di informazioni sul consumo di combustibile e sull'efficienza energetica tecnica e operativa delle navi su base individuale.

Qualsiasi misura dell'IMO in materia di gas a effetto serra, la quale richiederà il monitoraggio, la verifica e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo, potrebbe avere effetti sul regolamento MRV dell'UE nonché sulla direttiva ETS dell'UE e sul regolamento FuelEU Maritime.

---

[8] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima"). GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1.

[9] Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

[10] Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134).

[11] Regolamento (UE) 2023/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 105).

[12] GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48.

Pertanto le modifiche delle regole 20, 25, 27 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL relative all'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e alla clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili in forza del regolamento (UE) 2015/757, del regolamento (UE) 2023/1805 e della direttiva (UE) 2023/959.

4.1.3. Introduzione del nuovo capitolo 5 nell'allegato VI della convenzione MARPOL

Il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE[13] (regolamento MRV) istituisce il quadro giuridico per un sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas a effetto serra e dell'efficienza energetica del trasporto marittimo. Il regolamento mira a fornire dati solidi e verificabili sulle emissioni di gas a effetto serra, a informare i responsabili politici e a stimolare la diffusione sul mercato di tecnologie e comportamenti efficienti dal punto di vista energetico, affrontando gli ostacoli del mercato quali la mancanza di informazioni.

La normativa dell'UE sul clima[14] stabilisce un obiettivo vincolante per l'Unione in materia di clima che consiste in una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra – emissioni al netto degli assorbimenti – di almeno il 55 % entro il 2030 e del 90 % entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990 (proposta della Commissione). Essa include inoltre l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050 e un obiettivo ambizioso di emissioni nette negative dopo tale data.

Sulla base delle proposte della Commissione del pacchetto "Pronti per il 55 %" per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, i legislatori dell'UE hanno adottato gli atti giuridici seguenti aventi lo specifico obiettivo delle emissioni di gas a effetto serra del settore marittimo:

- la revisione della direttiva 2003/87/CE sul sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS)[15] mediante la direttiva (UE) 2023/959[16] per estendere l'EU ETS al settore del trasporto marittimo per applicarsi a decorrere dal 1º gennaio 2024 (insieme alle modifiche necessarie del regolamento MRV dell'UE[17], per rivedere le norme in materia di monitoraggio e comunicazione, anche mediante la revisione dei pertinenti atti delegati e di esecuzione);

[13] GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

[14] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima"). GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1.

[15] Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

[16] Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134).

[17] Regolamento (UE) 2023/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 105).

- il regolamento (UE) 2023/1805[18] (regolamento FuelEU Maritime) verte principalmente sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e obbliga all'adozione dello stesso alle navi che fanno scalo nei porti UE a decorrere dal 1º gennaio 2025.

Il rispetto dei nuovi obblighi, derivanti dall'estensione del sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea ETS al trasporto marittimo e dal regolamento FuelEU Maritime, si baserà sul sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica stabilito dal regolamento MRV dell'UE.

Sia la direttiva ETS dell'UE che il regolamento FuelEU Maritime contengono clausole di revisione nel caso in cui l'IMO adotti una norma globale sui combustibili o una misura basata sul mercato. Più precisamente:

- l'articolo 30, paragrafo 5, del regolamento FuelEU Maritime stabilisce che, in caso di adozione da parte dell'IMO di una norma globale sui combustibili a basse emissioni di gas a effetto serra o di limiti globali di intensità dei gas a effetto serra per l'energia usata a bordo delle navi, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. In tale relazione la Commissione esamina tale misura globale per quanto riguarda la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi e la sua integrità ambientale complessiva. La Commissione esamina inoltre qualsiasi questione relativa all'eventuale articolazione o allineamento del presente regolamento rispetto a tale misura, compresa la necessità di evitare una duplicazione della normativa sulle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo a livello dell'Unione e internazionale. All'occorrenza, la relazione può essere accompagnata da una proposta legislativa volta a modificare il presente regolamento, in linea con gli impegni dell'Unione in materia di emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia e allo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima;
- l'articolo 3 octies octies, paragrafo 1, della direttiva ETS dell'UE stabilisce che, qualora l'IMO adotti una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione rivede la presente direttiva alla luce di tale misura adottata. A tal fine, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro 18 mesi dall'adozione di tale misura mondiale basata sul mercato e prima che essa diventi operativa. In tale relazione la Commissione esamina la misura mondiale basata sul mercato per quanto riguarda: a) la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi; b) la sua integrità ambientale complessiva, anche rispetto alle disposizioni della presente direttiva relative al trasporto marittimo; e c) qualsiasi questione relativa alla coerenza tra l'EU ETS e tale misura. Se del caso, la Commissione può corredare la relazione di una proposta legislativa intesa a modificare la presente direttiva in modo coerente con il traguardo dell'Unione in materia di clima per il 2030 e con l'obiettivo della neutralità climatica fissato dal regolamento (UE) 2021/1119 e con lo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia degli interventi climatici dell'Unione, al fine di garantire la coerenza tra l'attuazione della

[18] Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48).

misura mondiale basata sul mercato e l'EU ETS, evitando nel contempo qualsiasi doppio onere significativo.

Qualsiasi misura dell'IMO in materia di gas a effetto serra, la quale richiederà il monitoraggio, la verifica e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo, potrebbe avere effetti sul regolamento MRV dell'UE nonché sulla direttiva ETS dell'UE e sul regolamento FuelEU Maritime.

Pertanto il nuovo capitolo 5 dell'allegato VI della convenzione MARPOL sul quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette è tale da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili in forza del regolamento (UE) 2015/757, del regolamento (UE) 2023/1805 e della direttiva (UE) 2023/959.

4.2. Competenza dell'UE

L'oggetto degli atti previsti è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono "incidere su norme comuni o modificarne la portata".

5. BASE GIURIDICA

5.1. Base giuridica procedurale

5.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "*le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo*".

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo[19].

Rientrano nel concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Riguarda in particolare la situazione in cui l'accordo internazionale che istituisce l'organo prevede che le sue decisioni siano vincolanti per le parti. Ciò avviene ad esempio quando l'accordo internazionale conferisce all'organo il potere di modificare taluni aspetti dell'accordo o dei suoi allegati.

5.1.2. Applicazione al caso concreto

Il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti previsti che tale comitato dell'IMO è chiamato ad adottare costituiscono modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL. Tali modifiche avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 1 della convenzione MARPOL.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

[19] Causa C-399/12, Germania contro Consiglio, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

5.2. Base giuridica sostanziale

5.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

5.2.2. Applicazione al caso concreto

L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite istituita da una convenzione, la convenzione IMO, incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi.

Secondo la convenzione IMO, l'obiettivo dell'Organizzazione è quello di fornire un sistema di cooperazione tra i governi nel settore della regolamentazione pubblica e delle pratiche relative ad aspetti tecnici di ogni tipo riguardanti la navigazione commerciale internazionale, di incoraggiare e agevolare l'adozione generalizzata di norme il più possibile rigorose su temi quali la sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi.

Il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO sarà chiamato ad adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL, che rappresenta la principale convenzione internazionale in materia di prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino da parte delle navi per cause operative o accidentali.

Tali modifiche si concentrano sulla prevenzione, sulla riduzione e sul controllo delle emissioni prodotte dal trasporto marittimo internazionale, promuovendo al contempo la connettività globale attraverso il trasporto marittimo.

Le suddette modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL perseguono diversi obiettivi nei settori del trasporto marittimo e dell'ambiente tra loro inscindibili, di cui nessuno è secondario e indiretto rispetto agli altri. La base giuridica sostanziale della decisione deve pertanto includere le corrispondenti basi giuridiche sostanziali vale a dire sia l'articolo 100, paragrafo 2, sia l'articolo 192, paragrafo 1, TFUE.

5.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 192, paragrafo 1, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

2025/0242 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della seconda sessione straordinaria del comitato per la protezione dell'ambiente marino in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

(2) L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione europea non è membro dell'IMO.

(3) A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) svolge le funzioni che sono o possono essere attribuite all'IMO da o ai sensi di convenzioni internazionali per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino causato da navi, particolarmente in materia di adozione o modifica di regole o altre disposizioni. Nel corso della sua seconda riunione straordinaria il MEPC adotterà modifiche della convenzione MARPOL conformemente all'articolo 16, paragrafo 2), lettere b), c) e d).

(4) Nella seconda sessione straordinaria che si terrà dal 14 al 17 ottobre 2025, il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è chiamato ad adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) per quanto riguarda la designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (regole 13 e 14 e appendice VII), l'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e la clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra (regole 20, 25, 27 e 28), nonché il quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette (nuovo capitolo 5).

(5) Gli atti previsti del MEPC avranno effetti giuridici.

(6) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO in occasione della sua sessione straordinaria, poiché gli atti previsti sono tali da incidere in modo

determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare della direttiva (UE) 2016/802 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi[1], del regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo[2], della direttiva (UE) 2023/959 recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra[3], nonché del regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo[4].

(7) L'Unione dovrebbe pertanto sostenere le modifiche delle regole 13 e 14 e dell'appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL, in quanto contribuiranno a prevenire, ridurre e controllare le emissioni di NO_x, SO_x e PM delle navi, al fine di conseguire i relativi benefici per la salute e l'ambiente, mantenendo al contempo un impatto economico gestibile per il settore marittimo. È inoltre opportuno che l'Unione sostenga le modifiche della regola 27 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, poiché miglioreranno ulteriormente l'accessibilità dei dati dell'IMO DCS per garantire una solida attuazione del quadro CII e agevolarne la revisione. L'Unione dovrebbe anche sostenere le modifiche delle regole 20, 25, 27 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, dal momento che sono conseguenti all'adozione della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra e al completamento della revisione delle misure a breve termine da parte dell'IMO e consentono un'ulteriore revisione di tali regole. È altresì opportuno che l'Unione sostenga l'introduzione del nuovo capitolo 5 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, in quanto comprende disposizioni volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale, al fine di conseguire l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050. Detto capitolo costituirà inoltre una solida base per la necessaria transizione energetica del trasporto marittimo. Il suo obiettivo è quello di conseguire gli obiettivi climatici stabiliti nella strategia dell'IMO del 2023 per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte delle navi, accelerare l'introduzione di combustibili, tecnologie e fonti energetiche a emissioni zero o quasi zero di gas a effetto serra e sostenere una transizione giusta ed equa.

(8) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'IMO e dalla Commissione nell'interesse dell'Unione europea,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella seconda sessione straordinaria del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è di acconsentire all'adozione delle proposte seguenti:

1 GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58.
2 GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.
3 GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134.
4 GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48.

(a) modifiche delle regole 13 e 14 e dell'appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL per quanto riguarda la designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (ECA);

(b) modifiche delle regole 20, 25, 27 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL riguardanti l'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e la clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra; e

(c) introduzione del nuovo capitolo 5 nell'allegato VI della convenzione MARPOL relativo al quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette.

Articolo 2

La Commissione e gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1.

Articolo 3

La Commissione e gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente