



Bruxelles, den 22.9.2016
COM(2016) 617 final

2016/0296 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union i Den Internationale Søfartsorganisation på den 70. og 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, når det gælder godkendelse og vedtagelse af de ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI, der skal foretages med henblik på udpegelse af Østersøen og Nordsøen som nitrogenoxidemissionskontrolområde (NECA-område).

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag fra Kommissionen vedrører fastlæggelse af den holdning, som Unionen skal indtage i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på den 70. og 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC), når det gælder godkendelse og vedtagelse af de ændringer til bilag VI til den internationale konvention til forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL), der skal foretages med henblik på udpegelse af Østersøen og Nordsøen som nitrogenoxidemissionskontrolområde (NECA-område), og tidsplanen for, hvornår denne udpegelse får virkning.

MARPOL-konventionens bilag VI giver mulighed for på anmodning af de parter, der har en fælles interesse i et bestemt havområde, at udpege et nitrogenoxidemissionskontrolområde (NECA-område) for at forebygge, reducere og overvåge emissioner af nitrogenoxid (NO_x) fra skibe. Der skal forelægges en anmodning om udpegelse for IMO, som skal behandle, godkende og vedtage de fornødne ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI, således at den foreslåede udpegelse af et bestemt havområde som et NECA-område kan træde i kraft og få virkning. Alle EU-medlemsstaterne undtagen Østrig og Ungarn har ratificeret MARPOL-konventionens bilag VI.

De første NECA-områder, der blev udpeget i havene ud for Nordamerika og De Forenede Staters farvande i Det Caribiske Hav, fik virkning den 1. januar 2016. I disse områder skal motorer, der er installeret i skibe, som er konstrueret efter nævnte dato, opfylde de såkaldte niveau III-krav, der er fastsat i MARPOL-konventionens bilag VI.

De mest almindelige tilgængelige emissionsreduktionsteknologier, som kan sikre opfyldelsen af niveau III-kravene, er systemer til recirkulering af udstødningsgas (EGR), systemer til selektiv katalytisk reduktion (SCR) eller motorer, der (delvis) drives på flydende naturgas (LNG).

I forventning om de betydelige miljø- og sundhedsfordele ved NECA-ordningen har alle kyststaterne langs Østersøen og Nordsøen fulgt Nordamerikas eksempel og i fællesskab besluttet at forelægge IMO et forslag om udpegelse af begge havområder som NECA-områder for med tiden at opnå en væsentlig reduktion af de samlede NO_x -emissioner fra skibe.

NO_x -emissionerne fra søfarten i Østersøen og Nordsøen bidrager i væsentlig grad til luftforureningen, særlig i de store kystbyer, i form af partikeldannelse, dannelse af ozon ved jordens overflade og forhøjede NO_2 -koncentrationer, som alle har en skadelig indflydelse på menneskers sundhed. Tilførslen af kvælstof til hav- og jordmiljøet via atmosfærisk deposition bidrager ligeledes til eutrofiering af havet og jorden.

Eutrofiering er et stort problem i Østersøen. NO_x -emissionerne fra skibe bidrager til den samlede tilførsel af kvælstof til havmiljøet via atmosfærisk deposition, hvorved eutrofieringen af Østersøen forværres. Hvis man som følge af udpegelsen af Østersøen som et NECA-område anvender niveau III-kravene, vil man kunne reducere eutrofieringen i adskillige områder af Østersøen med op til 20-30 %.

Hvis der ikke træffes reduktionsforanstaltninger, vil NO_x -emissionerne fra søfarten i Nordsøen bidrage med 7-24 % af den gennemsnitlige årlige koncentration i atmosfæren af NO_x i Nordsøekyststaterne, når vi når 2030. Søfartens bidrag til kvælstofdepositionen i Nordsøekyststaterne ligger på 2-5 %. Hvis Nordsøen udpeges som et NECA-område, forventes det, at søfartens emissioner i Nordsøen vil blive reduceret med en tredjedel.

2. UDVIKLINGEN FREM TIL I DAG

Som følge af Østersø- og Nordsø-kyststaternes ønske om en parallel, synkroniseret udpegelsesproces for både Nordsøen og Østersøen er der udarbejdet en køreplan over de foranstaltninger, der skal træffes med henblik på udpegelsen af begge havområder som et NECA-område og fastsat en frist for, hvornår udpegelsen får virkning.

Ifølge køreplanen¹ skal begge udpegelsesansøgninger forelægges IMO i juli 2016 med henblik på godkendelse på den 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) (oktober 2016) og efterfølgende vedtagelse på komitéens 71. samling (foråret 2017). Det foreslås, at begge NECA-områder får virkning den 1. januar 2021, således at de erhvervsdrivende har tilstrækkelig tid til at forberede og tilpasse sig.

Efter et omfattende forberedende arbejde, hvor man har undersøgt virkninger og fordele ved begge NECA-udpegelser, blev udkastene til anmodning om udpegelse drøftet på tekniske workshops, der fandt sted i Rusland og Danmark i maj 2016. De (endelige) udkast til anmodning om udpegelse blev ligeledes cirkuleret blandt medlemmerne af Rådets søtransportgruppe henholdsvis den 19. maj 2016 og den 29. juni 2016.

På HELCOM's 50. møde for delegationsledere, som blev afholdt den 15.-16. juni 2016 i Estland, blev det i overensstemmelse med køreplanen godkendt, at de respektive kyststater forelagde deres anmodninger om udpegelse for IMO den 1. juli 2016. Efter HELCOM's godkendelse kunne Nordsø-kyststaterne forelægge deres anmodning om udpegelse parallelt for at følge den tidsplan for IMO's samtidige godkendelse og vedtagelse af begge anmodninger, der er fastsat i den fælles køreplan.

3. ÆNDRINGER TIL MARPOL-KONVENTIONENS BILAG VI

I overensstemmelse med kriterierne og procedurerne i regel 13.6 og tillæg III til MARPOL-konventionens bilag VI vedrørende udpegelse af et bestemt havområde som et NECA-område indeholder Østersø- og Nordsø-kyststaternes anmodning om udpegelse de fornødne ændringer til regel 13, stk. 5.1, 5.2 og stk. 5.3, hvorved Nordsøen og Østersøen tilføjes som NECA-områder i lighed med det nordamerikanske NECA-område og De Forenede Staters NECA-område i Det Caribiske Hav, idet det fastsættes, at Nordsø-NECA-området og Østersø-NECA-området får virkning den 1. januar 2021.

Eftersom Nordsø- og Østersø-kyststaterne forelagde deres forslag til ændringer for IMO den 1. juli 2016, forventes det, at de foreslåede ændringer vil blive behandlet og godkendt på den 70. samling i MEPC (der er planlagt til at finde sted i perioden 24.-28. oktober 2016), hvorefter ændringerne forventes at blive vedtaget på den 71. samling i MEPC (der er planlagt til at finde sted i foråret 2017).

Når ændringerne til regel 13 i MARPOL-konventionens bilag VI er godkendt og vedtaget af komitéen som ovenfor beskrevet, vil de blive meddelt de parter, der har tiltrådt MARPOL-konventionens bilag VI, til godkendelse.

4. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

Udpegelsen af NECA-områder i EU-farvandene vil potentielt kunne yde et væsentligt bidrag til at nå de mål, der er fastsat i Unionens miljøpolitik, som tager sigte på at bevare, beskytte og forbedre kvaliteten af havmiljøet og beskytte menneskers sundhed ved at forbedre

¹ Se også: https://portal.helcom.fi/meetings/HOD_49-2015-247/MeetingDocuments/4-29_Roadmap_for_designating_a_NECA_in_the_Baltic_Sea_in_parallel_with_the_North_Sea.pdf

luftkvaliteten. Af Kommissionens konsekvensanalyse, som ledsagede pakken om en politik for ren luft fra 2013², fremgår det, at selv om der kræves en særskilt og mere specifik analyse, hvis der skal træffes en afgørelse om specifikke EU-foranstaltninger til regulering af NO_x-emissionerne fra søfarten, kan det dog slutes, at søfarten rummer et oplagt potentiale for på en omkostningseffektiv måde at reducere NO_x-emissionerne, hvilket vil bidrage til at forbedre hav- og luftmiljøet.

I henhold til havstrategirammedirektivet³ skal medlemsstaterne træffe foranstaltninger til at opnå eller opretholde en "god miljøtilstand" i havmiljøet senest i 2020. En "god miljøtilstand" betyder "havområdernes miljøtilstand, når de giver økologisk mangfoldige og dynamiske oceaner og have, der er rene, sunde og produktive inden for rammerne af deres naturlige vilkår, og havmiljøet udnyttes på et bæredygtigt niveau, så nuværende og fremtidige generationers muligheder for anvendelse og aktiviteter sikres" (jf. havstrategirammedirektivets artikel 3, stk. 5). En god miljøtilstand kræver bl.a., at den menneskeskabte eutrofiering reduceres så meget som muligt, særlig de skadelige virkninger heraf, såsom tab af biodiversitet, forringelse af økosystemet, skadelige algeforekomster og iltmangel på ved havbunden (som alle forekommer i vidt omfang i Østersøen). En reduktion af søfartens kvælstofudledninger gennem anvendelsen af niveau III-kravene som følge af udpegelsen af Nordsøen og Østersøen som NECA-områder vil være til støtte for EU-medlemsstater med kyst ud til disse havområder i deres bestræbelser på at opnå en "god miljøtilstand", som krævet i henhold til havstrategirammedirektivet.

I EU's direktiv om luftkvalitet⁴ fastsættes der bl.a. grænseværdier for NO₂ med det formål at undgå, forhindre eller reducere luftforureningens skadelige virkninger på menneskers sundhed og/eller miljøet som helhed. Grænseværdierne for de gennemsnitlige årlige NO₂-emissioner er fastsat til 40 µg/m³. Denne maksimale grænseværdi overskrides i en række områder og zoner, særlig i Nordsøekyststaterne. Søfartens emissioner kan bidrage betydeligt til luftforureningen på lokalt plan i Europa, særlig i betragtning af, at 89 % af emissionerne fra søfarten i Nordsøen udledes inden for en afstand af 50 sømil fra kysten⁵.

Det pointeres i direktivet om luftkvalitet, at det for at nå målene i direktivet er særlig vigtigt at bekæmpe emissionerne af forurenende stoffer ved kilden ved navnlig at træffe foranstaltninger, der reducerer emissionerne fra motorer i mobile og stationære kilder i form af motor- eller brændstofstandarder.

Unionen har indført en række regelsæt, som regulerer emissionerne ved hjælp af standarder for motorer i forskellige former for vejtransport (for biler, lastbiler og varevogne gennem eurostandarderne⁶) og for ikke-vejgående mobile maskiner (for fartøjer på de indre vandveje

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

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) (EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

⁵ Det Europæiske Miljøagentur (EEA), teknisk rapport nr. 4/2013 "The impact of international shipping on European air quality and climate forcing" af 14. marts 2013, s. 38.

⁶ F.eks. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1), eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

og lokomotiver gennem direktivet om mobile ikke-vejgående maskiner⁷). Svovlemissionerne fra søfarten i de europæiske farvande reguleres ved et direktiv, hvori der fastsættes krav vedrørende svovlindholdet i brændstoffer til skibsmotorer⁸. Ved nævnte direktiv gennemføres ligeledes udpegelsen i henhold til MARPOL-konventionens bilag VI af både Nordsøen og Østersøen som svovlemissionskontrolområder (SECA-områder). Ikrafttrædelsen den 1. januar 2015 af krav om lavt svovlindhold i brændselolie, der anvendes i de to SECA-områder, har resulteret i en reduktion af svovlkoncentrationerne i kystområderne.

Selv om EU-lovgivningen ikke indeholder regler, der regulerer NO_x-emissionerne fra den internationale søfart ved kilden, erkendes det, at søfarten bidrager i væsentligt omfang til de samlede NO_x-emissioner og ligeledes til koncentrationer og deposition i Unionen, og at disse emissioner derfor bør reduceres⁹. Eftersom udpegelse af Nordsøen og Østersøen som NECA-områder vil resultere i en reduktion af emissionerne fra den internationale søfart, hvilket er et af EU-lovgivningens mål, bør forslaget om indgivelse til IMO af anmodninger om udpegelse af sådanne områder støttes.

Da de foreslåede ændringer af MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på udpegelse af Nordsøen og Østersøen som NECA-områder er i overensstemmelse med de mål og krav, der er fastsat i de forskellige EU-retsakter, som tager sigte på at bidrage til at bevare, beskytte og forbedre kvaliteten af havmiljøet og beskytte menneskers sundhed ved at forbedre luftkvaliteten, kan godkendelse og vedtagelse af ændringerne til MARPOL-konventionen bilag VI være med til at forme udviklingen af EU-lovgivningen på dette område.

5. KONKLUSION

Bestemmelserne i artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde finder også anvendelse på IMO's vedtagelse af ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI, og Rådet skal derfor træffe afgørelse om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union, når det gælder de ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI, der skal foretages med henblik på udpegelsen af Nordsøen og Østersøen som NECA-områder, og som skal godkendes og vedtages på henholdsvis den 70. og 71. samling i MEPC.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF af 16. december 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner (EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/81/EF af 23. oktober 2001 om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer (EFT L 309 af 27.11.2001, s. 22).

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union i Den Internationale Søfartsorganisation på den 70. og 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, når det gælder godkendelse og vedtagelse af de ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI, der skal foretages med henblik på udpegelse af Østersøen og Nordsøen som nitrogenoxidemissionskontrolområde (NECA-område).

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1, sammenholdt med nævnte traktats artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Bilag VI til den internationale konvention til forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) giver mulighed for på anmodning af de parter, der har en fælles interesse i et bestemt havområde, at udpege et nitrogenoxidemissionskontrolområde (NECA-område) for at forebygge, reducere og overvåge emissioner af nitrogenoxid (NO_x) fra skibe.
- (2) For at forslaget om udpegelse af et bestemt havområde som et NECA-område kan træde i kraft og få virkning, skal Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) behandle, godkende og vedtage de fornødne ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI.
- (3) De parter, der har tiltrådt MARPOL-konventionens bilag VI, og som har kyst ud til Nordsøen og Østersøen, har i fællesskab besluttet at udarbejde to forslag til udpegelse af de respektive havområder som NECA-områder med virkning fra den 1. januar 2021.
- (4) Kommission til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet (også kaldet Helsingforskommissionen eller HELCOM) har inden for rammerne af Helsingforskonventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet forestået forberedelserne af anmodningen om udpegelse af Østersøen som et NECA-område. HELCOM's delegationsledere blev på deres møde den 16. juni 2016 enige om at forelægge IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) forslaget om udpegelse af Østersøen som et NECA-område til behandling på komitéens 70. samling.
- (5) Forberedelserne af anmodningen om udpegelse af Nordsøen som et NECA-område blev foretaget af Nordsøkyststaterne, som arbejdede sammen på ministerielt niveau.
- (6) Rådets søtransportgruppe blev på møderne den 19. maj 2016 og den 29. juni 2016 underrettet om de (endelig) udkast til forslag om anmodning om udpegelse af Nordsøen og Østersøen som NECA'er, som skulle forelægges IMO til behandling på den 70. samling i MEPC.

- (7) Ændringerne af MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på udpegelse af Nordsøen og Østersøen som NECA'er forventes godkendt på den 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) og vedtaget på komitéens 71. samling, som finder sted i maj 2017.
- (8) Godkendelse og vedtagelse i IMO's MEPC af de foreslåede ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på udpegelse af Nordsøen og Østersøen som NECA'er får retsvirkning som omhandlet i artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
- (9) I det syvende miljøhandlingsprogram¹⁰ bekræftes Unionens langsigtede målsætning for luftkvaliteten, som er at nå luftkvalitetsniveauer, der ikke medfører væsentlige negative virkninger og risici for menneskers sundhed og miljøet, og der opfordres med dette for øje til fuld overholdelse af gældende EU-lovgivning om luftkvalitet, fastlæggelse af strategiske mål og aktiviteter for tiden efter 2020, en forstærket indsats i områder, hvor befolkningen og økosystemerne eksponeres for et højt luftforureningsniveau, samt til reduktion af niveauet og depositionen af forsurende, eutrofierende og ozondannende luftforurening til under de kritiske belastninger og niveauer.
- (10) I 2013 registrerede 19 ud af de 28 medlemsstater ved en eller flere målestationer overskridelser af de årlige grænseværdier for nitrogenoxid (NO₂), der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF¹¹. Af de 28 EU-medlemsstaters bybefolkning bor 9 % i områder, hvor den årlige grænseværdi for NO₂, der er fastsat af EU, og som er indeholdt i WHO's retningslinjer om luftkvalitet, blev overskredet i 2013¹².
- (11) Emissionerne fra søfarten af f.eks. nitrogenoxid (NO_x), svovloxid (SO_x), metan (CH₄), atmosfæriske partikler og sodpartikler vides at have en skadelig indvirkning på menneskets sundhed, økosystemerne og luftkvaliteten i Europa.
- (12) Af den konsekvensanalyse, der ledsager pakken fra 2013¹³ om en ren luft, fremgår det, at der forventes en væsentlig reduktion af emissionerne af svovloxid fra søfarten som følge af revisionen af direktivet om svovlindholdet i skibsbrændstoffer¹⁴, mens dannelsen af atmosfæriske partikler og NO_x-emissioner fra skibe fortsat vil påvirke luftkvaliteten i Unionen. NO_x-emissionerne fra den internationale søfart i de

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1386/2013/EU af 20. november 2013 om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2020 "Et godt liv i en ressourcebegrænset verden" (EUT L 354 af 28.12.2013, s. 171).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 23. oktober 2001 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

¹² Det Europæiske Miljøagentur (EEA), rapport nr. 5/2015 "Air quality in Europe – 2015 report" af 30.11.2015, s. 30 og s. 40.

¹³ Commission Staff Working Document No 531/2013, Impact Assessment accompanying the Communication from the Commission a Clean Air Programme for Europe, the proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the limitation of emissions of certain pollutants into the air from medium combustion plants, the proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the reduction of national emissions of certain atmospheric pollutants and amending Directive 2003/35/EC, the proposal for a Council Decision on the acceptance of the Amendment to the 1999 Protocol to the 1979 Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution to Abate Acidification, Eutrophication and Ground-level Ozone.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (kodifikation) (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

europæiske farvande kan fra 2020 og frem nå op på samme niveau som fra de landbaserede kilder i Unionen.¹⁵

- (13) Den gradvise reduktion af luftforureningen i Unionen sker på grundlag af de reduktioner, der opnås som følge af lovgivning om regulering af de enkelte stoffer ved kilden, hvori der fastsættes emissionsgrænser for NO_x, bl.a. ved hjælp af standarder for de brændstoffer og motorer, der anvendes i de forskellige stationære og mobile emissionskilder.
- (14) Selv om Unionen har fastsat standarder for skibsbrændstoffer og forpligtelser til at overvåge, rapportere og kontrollere udledningerne af SO_x og CO₂ til luften fra søfarten med det formål at beskytte og forbedre kvaliteten af miljøet og menneskets sundhed, findes der i øjeblikket ingen kildespecifik EU-lovgivning om NO_x-emissioner fra den internationale søfart.
- (15) Det understreges i meddelelsen om programmet ren luft i Europa¹⁶, at emissionerne fra søfarten fortsat vil påvirke luftkvaliteten på land, og at det formodentlig vil være omkostningseffektivt at reducere emissionerne fra søfarten. Det bemærkes i meddelelsen, at det i betragtning af søfartens internationale karakter bør prioriteres at udvikle politikker på internationalt plan, såsom udpegelse af NO_x-emissionskontrolområder og håndhævelse af NO_x-emissionsstandarder, der allerede er vedtaget af IMO. Ifølge den konsekvensanalyse, der ledsager meddelelsen, rummer søfarten et klart potentiale for en omkostningseffektiv reduktion af NO_x-emissionerne. Udpegelse af NECA-områder i EU's havområder vil kunne resultere i betydelige gevinster på miljø- og sundhedsområdet.
- (16) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/81/EF¹⁷ skal Kommissionen og medlemsstaterne alt efter, hvad der er relevant, indgå bilateralt og multilateralt samarbejde med tredjelande og relevante organisationer, såsom Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), med det sigte at styrke grundlaget for at fremme emissionsreduktioner, jf. dog artikel 218 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
- (17) Det fremgår tydeligt af ovenstående, at godkendelse og vedtagelse af ændringerne til MARPOL-konventionens bilag VI vil kunne bidrage til at forme udviklingen af EU-lovgivningen på dette område.
- (18) Der bør vedtages en rådsafgørelse med retsgrundlag i artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at fastlægge Unionens holdning til vedtagelsen af nævnte ændringer.
- (19) Medlemsstaterne bør støtte vedtagelsen af de foreslåede ændringer til MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på udpegelse af Nordsøen og Østersøen som NECA-områder på den 70. samling i MEPC (oktober 2016) og den efterfølgende godkendelse heraf på MEPC's 71. samling (foråret 2017).
- (20) Unionen er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i MARPOL-konventionen. Rådet bør derfor bemyndige medlemsstaterne til at udtrykke Unionens holdning og give deres samtykke til at være bundet af disse ændringer —

¹⁵ Det Europæiske Miljøagentur (EEA), teknisk rapport nr. 4/2013 "The impact of international shipping on European air quality and climate forcing" af 14. marts 2013, s. 38.

¹⁶ COM(2013/0918) final.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/81/EF af 23. oktober 2011 om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer (EFT L 309 af 27.11.2001, s. 22).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den holdning, som Unionen skal indtage i Den Internationale Søfartsorganisation på den 70. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, er at støtte godkendelsen af ændringerne til MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på udpegelse af Nordsøen og Østersøen som nitrogenoxidemissionskontrolområde.
2. Der kan også gives udtryk for denne holdning på andre møder i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, hvis ændringerne ikke godkendes på komitéens 70. samling.

Artikel 2

1. Den holdning, som Unionen skal indtage i Den Internationale Søfartsorganisation på den 71. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, er at støtte vedtagelsen af ændringerne til MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på udpegelse af Nordsøen og Østersøen som nitrogenoxidemissionskontrolområde.
2. Der kan også gives udtryk for denne holdning på andre møder i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, hvis ændringerne ikke vedtages på komitéens 71. samling.

Artikel 3

1. Unionens holdning som fastlagt i artikel 1 og 2 udtrykkes af de medlemsstater, der er medlemmer af IMO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.
2. Mindre ændringer af de ændringer, der er omhandlet i artikel 1 og 2, kan støttes og vedtages af repræsentanterne for Unionen, uden at Rådet skal træffe yderligere afgørelse.

Artikel 4

Medlemsstaterne bemyndiges herved til at give deres samtykke til i Unionens interesse at blive bundet af de ændringer, der er omhandlet i artikel 1 og 2.

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*