

Bruxelles, 9 dicembre 2014
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0224 (COD)**

**16238/14
ADD 1 REV 1**

**CLIMA 113
ENV 949
MAR 186
MI 960
ONU 152
CODEC 2390**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. Comm.:	11851/13 ENV 658 MAR 86 MI 602 ONU 71 CODEC 1661 - COM(2013) 480 final
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013 - Accordo politico = Dichiarazioni

DICHIARAZIONE DELLA REPUBBLICA ELLENICA E DI MALTA

1. La Repubblica ellenica e Malta ritengono che il testo dell'accordo finale sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013 non tenga in piena considerazione le pratiche concrete del settore del trasporto marittimo globale e, per questo motivo, risulti piuttosto dubitabile che sia adatto a conseguire lo scopo perseguito, vale a dire agevolare lo sviluppo di norme internazionali all'interno dell'IMO per quando concerne il monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRU) delle emissioni di anidride carbonica generate dai trasporti internazionali.

2. Riteniamo che non tutti i dati richiesti da monitorare e trasmettere per ogni nave siano pertinenti allo scopo di monitorare, comunicare e verificare le emissioni di anidride carbonica generate dalle navi, e che quindi aumentino gli oneri amministrativi e i costi sia per gli Stati di bandiera che per gli armatori, senza vantaggio manifesto per l'ambiente marino. Per questo motivo, la Grecia e Malta hanno sostenuto, fin dall'inizio delle deliberazioni sul regolamento proposto, che occorre concentrarsi sulla raccolta di dati relativi al consumo di carburante delle navi rispetto alla distanza percorsa, vale a dire dati già disponibili sulle navi.
3. Inoltre, la Repubblica ellenica e Malta non sono convinte della proporzionalità e del valore aggiunto della pubblicazione di dati commercialmente sensibili, specialmente quelli relativi alla "attività di trasporto" e al "carico trasportato", in particolare perché le navi operano in un ambiente soggetto a molte variabili che non sono sotto il controllo di qualsivoglia parte e che ne influenzano le prestazioni.
4. Oltre a ciò, continuiamo a ritenere che alle parti tecniche del regolamento proposto non sia stata accordata sufficiente attenzione, né tempo sufficiente per l'elaborazione, fattori che avrebbero permesso lo sviluppo di un sistema MRV funzionale sia per il settore marittimo che per le autorità.
5. Al tempo stesso la Repubblica ellenica e Malta mettono in dubbio il valore aggiunto del proposto sistema MRV dell'UE, quale figura nel testo dell'accordo finale, quale modello e stimolo all'adozione di un sistema globale, dal momento che le discussioni in corso nell'ambito dell'IMO seguono un approccio meno complesso e di più facile attuazione allo sviluppo di un sistema globale per la raccolta dei dati relativi al consumo di carburante delle navi. È particolarmente importante che, non appena un sistema internazionale sarà istituito attraverso l'IMO, il regolamento sia riveduto allo scopo di allinearne totalmente al sistema globale.

Considerato quanto esposto sopra, la Repubblica ellenica e Malta non sono in grado di dare il loro consenso all'accordo finale sul regolamento proposto.

DICHIARAZIONE DI CIPRO

Cipro aveva chiaramente espresso una preferenza per un sistema internazionale di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) ampiamente condiviso, sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). In questo contesto, avevamo anche comunicato la nostra opinione secondo cui un sistema MRV a livello di UE, adeguatamente strutturato, sarebbe stato accettabile. Il nostro sostegno era subordinato al fatto che il meccanismo fosse efficiente e non distorcesse la concorrenza. Sfortunatamente, siamo seriamente preoccupati del fatto che talune disposizioni, incluse nel testo del regolamento proposto, da adottare, siano problematiche e che non si tenga adeguatamente conto delle specificità del settore marittimo.

In particolare Cipro considera che le disposizioni incluse nell'articolo 21 del regolamento, riguardanti la pubblicazione di informazioni relative all'efficienza energetica delle navi, diano luogo a effetti distorsivi della concorrenza. Si aggiunga che le informazioni da pubblicare sull'efficienza energetica delle navi non sono uniformemente comparabili e che porteranno pertanto a conclusioni inappropriate e incideranno sul mercato e sul processo decisionale relativo a nuove norme.

Un'altra questione importante che la pubblicazione di informazioni relative all'efficienza energetica delle navi produce è la rivelazione di informazioni operative sensibili dal punto di vista commerciale, quali il consumo di carburante delle navi, il volume del carico trasportato e la distanza percorsa.

Pertanto Cipro non è in grado di dare il suo consenso all'adozione del regolamento.

DICHIARAZIONE DELLA FINLANDIA, DEI PAESI BASSI E DELLA SVEZIA

La Finlandia, i Paesi Bassi e la Svezia sono favorevoli al monitoraggio delle emissioni marittime di anidride carbonica e sostengono i risultati raggiunti nei negoziati tra il Consiglio e il Parlamento europeo.

Tutti i settori devono contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra per mantenere gli sforzi allineati all'obiettivo globale di limitare l'aumento delle temperature globali a 2°C. Data la natura internazionale del trasporto marittimo, un accordo globale in sede di Organizzazione marittima internazionale rappresenta il metodo più efficace per ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo internazionale. È quindi di importanza cruciale che il regolamento MRV dell'UE contribuisca allo sviluppo di regole internazionali dell'IMO.

Il regolamento MRV dell'UE stabilisce un sistema per monitorare le emissioni di anidride carbonica e altri dati pertinenti, pur preservando la riservatezza delle informazioni commerciali e industriali. Il regolamento può, tra l'altro, contribuire a rimuovere gli ostacoli di mercato e favorire la definizione di obiettivi grazie alla messa a disposizione di dati attendibili.

Per garantire condizioni di parità per le navi che operano in condizioni climatiche meno favorevoli, è altresì importante poter aggiungere ai dati monitorati in virtù del regolamento informazioni specifiche riguardanti la "classe ghiaccio" della nave e la navigazione tra i ghiacci.

Desideriamo sottolineare che sono necessari ulteriori lavori su alcuni elementi del regolamento. In particolare sarà importante elaborare maggiormente il calcolo dell'attività di trasporto e l'efficienza energetica delle navi in modo da permettere un raffronto equo e solido tra differenti tipi di nave. Si tratta di una sfida per tutti i tipi di nave, in particolare per le navi per il trasporto di merci varie, per le navi ro-pax e per le ro-ro. È fondamentale specificare i parametri da usare per il calcolo del carico trasportato per tutti i tipi di nave, inclusi quelli che rientrano nella categoria degli atti d'esecuzione e quelli che rientrano nella categoria degli atti delegati.

Vorremmo inoltre sottolineare quanto sia importante che gli Stati membri dell'UE continuino a svolgere un ruolo costruttivo nelle discussioni in sede di IMO sullo sviluppo di norme internazionali.

DICHIARAZIONE DELLA COMMISSIONE

La Commissione sottolinea che è contrario alla lettera e allo spirito del regolamento (UE) n. 182/2011 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13), ricorrere sistematicamente alla deroga ivi prevista all'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b). Il ricorso a tale disposizione deve corrispondere al bisogno specifico di scostarsi dalla regola di principio in base alla quale la Commissione può adottare un progetto di atto di esecuzione nel caso in cui non sia espresso alcun parere. Dato che si tratta di un'eccezione alla norma generale stabilita dall'articolo 5, paragrafo 4, il ricorso al secondo comma, lettera b), dello stesso paragrafo non può essere considerato semplicemente un "potere discrezionale" del legislatore, ma deve essere interpretato in maniera restrittiva e deve pertanto essere giustificato.
