



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 22.9.2016 г.
COM(2016) 617 final

2016/0296 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

**относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в
Международната морска организация по време на 70-ата и 71-ата сесия на
Комитета за опазване на морската среда във връзка с одобряването и приемането
на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL относно
определянето на Балтийско и Северно море за зони с контрол на емисиите на
азотни оксиди (NECA) и пораждането на правно действие от това определяне**

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение на Комисията се отнася до определянето на позицията на ЕС на 70^{-ата} и 71^{-ата} сесия на Комитета по опазване на морската среда (МЕРС) към Международната морска организация (ММО) във връзка с одобряването и приемането на измененията в приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL) относно определянето на Балтийско и Северно море за зони с контрол на емисиите на азотни оксиди (NECA) и пораждаването на правно действие от това определяне.

С цел предотвратяване, намаляване и контрол на емисиите на азотни оксиди (NO_x) от кораби, приложение VI към Конвенцията MARPOL предвижда възможността да бъде определена NECA по искане на страните, които имат общ интерес в определена морска зона. Необходимо е да се подаде заявление за определяне до ММО, която трябва да разгледа, одобри и приеме необходимите изменения в приложение VI към Конвенцията MARPOL, така че предложеното определяне на конкретна морска зона за NECA да може да влезе в сила и да започне да поражда правно действие. Всички държави — членки на ЕС, с изключение на Австрия и Унгария, са ратифицирали приложение VI към Конвенцията MARPOL.

Първите NECA, които са определени в северноамериканските морета и във водите на САЩ в Карибско море, започнаха да пораждат правно действие от 1 януари 2016 г. Когато двигател, монтиран на построен след тази дата кораб, работи в тези морски зони, ще трябва да спазва т.нар. изисквания на етап III, предвидени в приложение VI към Конвенцията MARPOL.

Най-често срещаните налични технологии за намаляване на емисиите, които биха гарантирали съответствие с изискванията на етап III, са системите за рециркулация на отработилите газове (EGR), системите за селективна каталитична редукция (SCR) или двигателите, работещи (частично) с втечнен природен газ (ВППГ).

В очакване на съществени екологични и здравни ползи и следвайки северноамериканския пример, всички държави по крайбрежието на Балтийско и Северно море решиха съвместно да предложат на ММО да определи и двете морета за NECA, за да може с времето да намалее значително общото количество емисии на NO_x от кораби.

Емисиите на NO_x от кораби в Балтийско и Северно море допринасят значително за замърсяването на въздуха, особено в големите крайбрежни градове, посредством образуване на прахови частици, формиране на тропосферен озон и допринасяне към концентрациите на азотни диоксиди (NO₂), като всичко това оказва отрицателно въздействие върху здравето на човека. Изпускането на азот в морската и сухоземната среда посредством атмосферни отлагания също допринася за еутрофикацията на морето и сушата.

Еутрофикацията е значителен проблем в Балтийско море. Емисиите на NO_x от кораби допринасят за общото количество изпуснат азот в морската среда посредством атмосферни отлагания, като по този начин изострят проблема с еутрофикацията на Балтийско море. Прилагането на предвидените в етап III нормативни разпоредби в резултат от определянето на Балтийско море за NECA би могло да намали еутрофикацията с до 20 — 30 % в няколко зони в това море.

В отсъствието на каквито и да било мерки за контрол, към 2030 г. емисиите на NO_x от корабоплаването в Северно море ще са допринесли с от 7 % до 24 % към средногодишните концентрации на NO_x в атмосферния въздух в държавите по крайбрежието на това море. Делът на корабоплаването в азотните отлагания в държавите по крайбрежието на Северно море варира от 2 % до 5 %. Определянето на Северно море за NECA се очаква да намали дела на емисиите от корабоплаването в това море с около една трета.

2. РАЗВИТИЕТО ДО ТОЗИ МОМЕНТ

След като държавите по крайбрежието на Балтийско и Северно море изразиха предпочитанието си да се проведе успореден, синхронизиран процес на определяне и на двете морета за NECA, бе разработена „пътна карта“, съдържаща стъпките, които да доведат до едновременното определяне и на двете морета за NECA и пораждане на правно действие на това определяне.

В пътната карта¹ се предвижда подаване и на двете заявления за определяне до ММО през юли 2016 г. с оглед да бъде получено одобрение от МЕРС на 70^{-ата} му сесия (през октомври 2016 г.), последвано от приемане на 71-ата сесия на МЕРС (през пролетта на 2017 г.). Предложената дата, на която и двете NECA следва да започнат да пораждат правно действие, е 1 януари 2021 г., за да се даде достатъчно време на операторите да се подготвят и адаптират.

След обширната подготвителна работа, очертаваща въздействията и ползите от определянето и на двете NECA, проектите на заявления за определяне бяха обсъдени на технически срещи, състояли се в Русия и Дания през май 2016 г. Проектите на заявления за определяне (в окончателен вариант) бяха разпространени и сред членовете на работната група „Морски транспорт“ на Съвета на 19 май 2016 г. и на 29 юни 2016 г.

В съответствие с пътната карта ръководителите на делегации на 50^{-ото} заседание на HELCOM, състояло се в Естония на 15 и 16 юни 2016 г., одобриха подаването на заявлението за определяне за NECA към ММО на 1 юли 2016 г. от съответните крайбрежни държави. След съгласието на HELCOM държавите по крайбрежието на Северно море можаха да предприемат стъпки за успоредно подаване на своето заявление, за да бъде спазен графикът за едновременно одобрение и приемане от ММО, както е предвидено в съвместната пътна карта.

3. ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИЕ VI КЪМ КОНВЕНЦИЯТА MARPOL

В съответствие с критериите и реда, предвидени в правило 13, параграф 6 и допълнение III към приложение VI към Конвенцията MARPOL, за предлагане на определянето на конкретна морска зона за NECA, подадените от държавите по крайбрежието на Балтийско и Северно море заявления представят необходимите изменения в правило 13, параграфи 5.1, 5.2 и 5.3, които да доведат до прибавяне на Северно и Балтийско море към вече определените северноамериканска NECA и NECA в зоната на териториалните води на САЩ в Карибско море, като същевременно се уточнява, че NECA в Северно и Балтийско море ще започнат да пораждат правно действие от 1 януари 2021 г.

След подаването на предложените изменения от държавите по крайбрежието на Северно и Балтийско море до ММО на 1 юли 2016 г., разглеждането и одобрението им

¹ Вж. също: <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>

се очаква на 70^{-ата} сесия на МЕРС (планирана да се проведе от 24 до 28 октомври 2016 г.), след което се очаква измененията да бъдат представени за приемане на 71^{-ата} сесия на МЕРС (планирана да се проведе през пролетта на 2017 г.).

След като бъдат одобрени и приети от комитета, посочените по-горе изменения на правило 13 от приложение VI към Конвенцията MARPOL ще бъдат съобщени на договарящите страни по това приложение, за да бъдат приети от тях.

4. СЪОТВЕТНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС И КОМПЕТЕНТНОСТ НА ЕС

Определянето на НЕСА във водите на ЕС би допринесло значително за постигането на целите, определени в политиката на Съюза в областта на околната среда с оглед опазване, защита и подобряване на качеството на морската среда, както и опазване на здравето на човека чрез подобряване на качеството на въздуха. В изготвената от Комисията оценка на въздействието, придружаваща пакета от мерки „Чист въздух за Европа“ от 2013 г.², се отбелязва, че макар всяко решение за конкретни мерки на Съюза, с които да се регламентират емисиите на NO_x от корабоплаването, да се нуждае от отделен, по-специфичен анализ, съществува ясен потенциал корабоплаването да осигури рентабилно намаляване на емисиите на NO_x, което би допринесло за подобряване на качеството на морската среда и на въздуха.

Рамковата директива за морска стратегия³ изисква от държавите членки да предприемат необходимите мерки, за да се постигне или поддържа „добро състояние на околната среда“ в морската среда до 2020 г. Добро състояние на околната среда означава „състояние на околната среда в морски води, когато те осигуряват екологично разнообразни и динамични океани и морета, които са чисти, здравословни и продуктивни в рамките на присъщите за тях условия и при които използването на морската среда е на устойчиво ниво, като по този начин се запазва потенциалът за използване и за дейности от сегашните и бъдещите поколения“ (член 3, параграф 5 от Рамковата директива за морска стратегия). Определянето на добро състояние на околната среда изисква, наред с другото, предизвиканата от човека еутрофикация да бъде сведена до минимум, и по-специално неблагоприятните последици от нея, като загуба на биологично разнообразие, израждане на екосистеми, вреден цъфтеж на водораслите и недостиг на кислород в дълбоките води (като всички те са налице в големи мащаби, особено в Балтийско море). Намаляването на изпускания от морското корабоплаване азот посредством прилагане на изискванията на етап III вследствие от определянето на Северно и Балтийско море за НЕСА ще подпомогне държавите — членки на ЕС, които се намират по тяхното крайбрежие, за постигането на „добро състояние на околната среда“ съгласно Рамковата директива за морска стратегия.

Директивата относно качеството на атмосферния въздух⁴ определя, наред с другото, пределно допустими стойности за NO₂ с цел да се избегне, предотврати или намали причиненото от замърсяването на въздуха вредно въздействие върху здравето на човека и/или околната среда. Пределната допустима стойност за средногодишната концентрация на NO₂ е определена на 40 микрограма/м³. Особено по отношение на

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

³ Директива 2008/56/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда (Рамкова директива за морска стратегия), ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19.

⁴ Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1.

крайбрежните държави на Северно море тази максимална концентрация е превишена в различни региони и зони. Емисиите от корабоплаването могат да допринесат значително за проблемите с въздуха на местно равнище в Европа, особено като се вземе под внимание фактът, че 89 % от емисиите от кораби в Северно море се образуват на разстояние по-малко от 50 морски мили от брега⁵.

В Директивата относно качеството на атмосферния въздух се признава, че за да бъдат постигнати заложените в нея цели, от особено значение е борбата с емисиите от замърсители при самия им източник, по-специално посредством мерки за намаляване на емисиите от отработени газове от двигатели на различни подвижни и неподвижни източници чрез стандарти за качеството на двигателите или горивата.

Съюзът е въвел различни законодателни актове за регламентиране на емисиите посредством стандарти за двигателите на различните пътнотранспортни средства (леки автомобили, камиони и микробуси посредством Евро стандартите⁶) и на извънпътната подвижна техника (плавателни съдове по вътрешните водни пътища и локомотиви посредством Директивата за извънпътната подвижна техника⁷). Серните емисии от морския транспорт в европейски води се регулират посредством директивата, определяща приложимите спрямо корабите изисквания за съдържанието на сяра в горивата⁸. Освен това с тази директива в правото на ЕС се транспонира определянето както на Северно, така и на Балтийско море като зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) съгласно приложение VI към Конвенцията MARPOL. Влизането в сила на изискванията за ниско съдържание на сяра в горивата от 1 януари 2015 г. в двете SECA доведе до понижаване на концентрацията на сяра в крайбрежните региони.

Макар законодателството на Съюза да не предвижда регулиране при източника на емисиите на NO_x от международното морско корабоплаване, се признава фактът, че морският транспорт допринася значително за общото количество на тези емисии и за концентрацията и отлагането на тези вещества в Съюза, както и че тези емисии следва да бъдат намалени⁹. Предвид факта, че определянето на Балтийско и Северно море за NECA ще подтикне към намаляване на емисиите от международния морски транспорт, каквато е и заложената в законодателството на Съюза цел, предложените заявления за определяне, подадени към ММО, следва да бъдат подкрепени.

С оглед на връзките между предложените изменения в приложение VI към Конвенцията MARPOL, с които Северно и Балтийско море се определят за NECA, и

⁵ Технически доклад № 4/2013 на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС), The impact of international shipping on European air quality and climate forcing („Въздействието на международното корабоплаване върху качеството на въздуха в Европа и изменението на климата“) — 14.3.2013 г., стр. 38.

⁶ Напр. Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1 или Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства.

⁷ Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1997 г. за сближаване законодателствата на държавите членки във връзка с мерките за ограничаване емисиите на газообразни и прахообразни замърсители от двигатели с вътрешно горене, инсталирани в извънпътна подвижна техника, ОВ L 59, 27.2.1998 г., стр. 1.

⁸ Директива (ЕС) 2016/802 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива, ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58.

⁹ Директива 2001/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2001 г. относно националните тавани за емисии на някои атмосферни замърсители, ОВ L 309, 27.11.2011 г., стр. 22.

целите и изискванията, заложи в различните правни актове на Съюза, чийто стремеж е да се допринесе за опазване, защита и подобряване на качеството на морската среда, както и опазване на здравето на човека посредством по-добро качество на въздуха, одобрението и приемането на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL може да зададат рамката за бъдещо развитие на законодателството на ЕС в тази област.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Разпоредбите на член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз се прилагат и спрямо приемането от страна на ММО на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL, поради което се изисква приемане на Решение на Съвета относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз във връзка с измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL, с които Северно и Балтийско море се определят за NECA и които следва да бъдат одобрени и приети съответно на 70^{-ата} и 71^{-ата} сесия на МЕРС.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на 70-ата и 71-ата сесия на Комитета за опазване на морската среда във връзка с одобряването и приемането на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL относно определянето на Балтийско и Северно море за зони с контрол на емисиите на азотни оксиди (NECA) и пораждането на правно действие от това определяне

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) С цел предотвратяване, намаляване и контрол на емисиите на азотни оксиди (NO_x) от кораби, приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL) предвижда възможността да бъде определена зона с контрол на емисиите на NO_x (NECA) по искане на страните, които имат общ интерес в определена морска зона.
- (2) Международната морска организация (ММО) трябва да разгледа, одобри и приеме необходимите изменения в приложение VI към Конвенцията MARPOL, така че предложеното определяне на конкретна морска зона за NECA да може да влезе в сила и да започне да поражда правно действие.
- (3) Страните по приложение VI към Конвенцията MARPOL, които се намират по крайбрежието на Северно и Балтийско море, решиха съвместно да изготвят две предложения за определяне на съответните морета за NECA, което да започне да поражда правно действие от 1 януари 2021 г.
- (4) Подготвителната работа по заявлението за определяне на Балтийско море за NECA бе предприета от Комисията за защита на морската среда в Балтийско море (Хелзинската комисия, наричана за краткост HELCOM), в рамките на Хелзинската конвенция за защита на морската среда на района на Балтийско море. На заседанието на ръководителите на делегации в HELCOM на 16 юни 2016 г. бе постигнато съгласие предложението за определяне на Балтийско море за NECA да бъде представено за разглеждане на 70^{-ата} сесия на Комитета по опазване на морската среда (MEPC) към ММО.
- (5) Подготвителната работа по заявлението за определяне на Северно море за NECA бе предприета между държавите по крайбрежието на това море на равнище министри.
- (6) Работната група „Морски транспорт“ на Съвета бе уведомена на 19 май 2016 г. и на 29 юни 2016 г. относно проектите на заявления (в окончателен вариант) за

определяне на Северно и Балтийско море за NECA, които да бъдат представени на ММО за разглеждане на 70^{-ата} сесия на МЕРС.

- (7) Очаква се измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL, с които Северно и Балтийско море се определят за NECA, да бъдат одобрени на 70^{-ата} сесия на Комитета по опазване на морската среда (МЕРС) и приети на 71^{-ата} му сесия, която ще се проведе през май 2017 г.
- (8) След като МЕРС към ММО одобри и приеме предложените изменения в приложение VI към Конвенцията MARPOL, с които Северно и Балтийско море се определят за NECA, те ще имат правно действие по смисъла на член 218, параграф 9 от ДФЕС.
- (9) Седмата програма за действие за околната среда¹⁰ потвърждава дългосрочната цел на Съюза във връзка с политиката за въздуха, а именно да постигне равнище на качество на въздуха, което да не води до значителни отрицателни въздействия върху здравето на човека и околната среда, нито до рискове за тях, и за тази цел призовава за пълно спазване на настоящото законодателство на Съюза относно качеството на въздуха, стратегически цели и действия за периода след 2020 г., повишени усилия в зони, в които населението и екосистемите са изложени на високи равнища на замърсители на въздуха, и намаляване на равнищата и отлагането на киселинни и еутрофициращи замърсители на въздуха, както и на равнището на замърсяване на въздуха с озон, за да бъдат под критичните натоварвания и равнища.
- (10) През 2013 г. общо 19 от 28-те държави членки са регистрирали превишения на годишната пределна стойност за азотен диоксид (NO₂), определена в Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹¹, на една или няколко контролни станции. От градското население на ЕС-28 9 % живеят в зони, в които годишната пределна стойност за ЕС и стойността, определена в насоките на СЗО за качеството на въздуха за NO₂, са били превишени през 2013 г.¹²
- (11) Известен факт е, че емисиите от кораби имат въздействие върху здравето на човека, екосистемите и качеството на въздуха в Съюза в резултат на емисиите, които образува, като азотни оксиди (NO_x), серни оксиди (SO_x), метан (CH₄), прахови частици и сажди.
- (12) Според оценката на въздействието, придружаваща пакета от мерки „Чист въздух за Европа“ от декември 2013 г.¹³, серните емисии от морския транспорт

¹⁰ Решение (ЕС) № 1386/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2020 година „Да живеем добре в пределите на нашата планета“, ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 171.

¹¹ Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1.

¹² Доклад № 5/2015 на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС), Air quality in Europe – 2015 report („Качеството на въздуха в Европа — доклад за 2015 г.“), 30.11.2015 г., стр. 30, стр. 40.

¹³ Работен документ на службите на Комисията № 531/2013, Impact Assessment accompanying the Communication from the Commission a Clean Air Programme for Europe (Оценка на въздействието, придружаваща съобщението на Комисията „Програма за чист въздух за Европа“), предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за ограничаване на емисиите във въздуха на определени замърсители, изпускани от средни горивни инсталации, предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители и за изменение на Директива 2003/35/ЕО, предложението за решение на Съвета за приемането на изменението на Протокола от 1999 г. към Конвенцията от 1979 г. за трансграничното замърсяване на въздуха на далечни разстояния, за намаляване на подкиселяването, еутрофикацията и тропосферния озон.

определено ще намалееят значително след преработката на Директивата относно съдържанието на сяра в корабните горива¹⁴, докато свързаните с работата на двигателите емисии на прахови частици и NO_x от плавателните съдове ще продължат да оказват влияние върху нивото на качеството на въздуха в Съюза. Количеството емисии на NO_x от международния морски транспорт в европейски води би могло да се изравни с това от източници, разположени на сушата в Съюза, до 2020 г. и след това¹⁵.

- (13) Постепенното намаляване на замърсяването на въздуха в Съюза надгражда законодателните актове във връзка със замърсяването на въздуха с конкретни вещества при източника, в които се определят пределните стойности за емисиите (на NO_x), наред с другото, посредством стандарти за горивата и двигателите за различни неподвижни и подвижни източници на емисии.
- (14) Въпреки че Съюзът е определил стандарти за корабните горива и задължения за мониторинг, докладване и проверка на емисиите с цел подобряване на качеството на околната среда и здравето на човека и опазване от образувани от морския транспорт емисии на SO_x и CO₂ във въздуха, понастоящем няма специфично за източника законодателство на Съюза относно емисиите на NO_x от международния морски транспорт.
- (15) В съобщението от 2013 г. „Програма за чист въздух за Европа“¹⁶ се подчертава, че емисиите от корабоплаването ще продължат да оказват влияние върху качеството на въздуха на сушата и че би било рентабилно да се намалят емисиите от този сектор. В него се отбелязва също така, че предвид международния характер на корабоплаването, по принцип трябва да се дава предпочитание на разработването на политики на международно ниво, като например определянето на зони за контрол на емисиите на NO_x и прилагането на стандарти за емисии на NO_x, вече приети от ММО. Според придружаващата оценка на въздействието съществува очевиден потенциал корабоплаването да осигури рентабилно намаляване на емисиите на NO_x. Определянето на NECA в морските райони на ЕС би довело до съществени ползи за околната среда и здравето.
- (16) Директива 2001/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁷ предвижда, че Комисията и държавите членки, в зависимост от случая, без да се засягат разпоредбите на член 218 от Договора за функционирането на Европейския съюз, осъществяват двустранно и многостранно сътрудничество с трети страни и съответни организации, като Международната морска организация (ММО), с цел подобряване на основата за улесняване намаляването на емисиите.
- (17) От гореизложеното става ясно, че одобрението и приемането на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL може да зададат рамката за бъдещо развитие на законодателството на ЕС в тази област.

¹⁴ Директива (ЕС) 2016/802 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива (кодифициран текст), ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58.

¹⁵ Технически доклад № 4/2013 на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС), The impact of international shipping on European air quality and climate forcing („Въздействието на международното корабоплаване върху качеството на въздуха в Европа и изменението на климата“) — 14.3.2013 г.

¹⁶ COM(2013/0918) final.

¹⁷ Директива 2001/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2011 г. относно националните тавани за емисии на някои атмосферни замърсители, ОВ L 309, 27.11.2001 г., стр. 22.

- (18) За да бъде определена позицията на Съюза относно приемането на тези изменения, следва да се приеме решение на Съвета на основание член 218, параграф 9 от ДФЕС.
- (19) Държавите членки следва да подкрепят приемането на предложените изменения в приложение VI към Конвенцията MARPOL, с които Северно и Балтийско море се определят за NECA, на 70^{-ата} сесия на МЕРС (през октомври 2016 г.) и последващото им одобрение на 71-ата сесия на МЕРС (през пролетта на 2017 г.).
- (20) Съюзът не е нито член на ММО, нито договаряща страна по Конвенцията MARPOL. Следователно е необходимо Съветът да упълномощи държавите членки да изразят позицията на Съюза и съгласието си да бъдат обвързани от тези изменения,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Позицията на Съюза на 70-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда към Международната морска организация е да се подкрепи одобряването на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL, с които Северно и Балтийско море се определят за зони с контрол на емисиите на азотни оксиди.
2. Тази позиция е валидна за всяка евентуална последваща среща на МЕРС към ММО, ако измененията не бъдат одобрени на 70-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда.

Член 2

1. Позицията на Съюза на 71-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда към Международната морска организация е да се изрази съгласие с приемането на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL, с които Северно и Балтийско море се определят за зони с контрол на емисиите на азотни оксиди.
2. Тази позиция е валидна за всяка евентуална последваща среща на МЕРС към ММО, ако измененията не бъдат приети на 71-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда.

Член 3

1. Позицията на ЕС, посочена в членове 1 и 2, следва да се изрази от държавите членки, които членуват в ММО, действащи съвместно в интерес на ЕС.
2. Внасянето на незначителни промени в посочените в членове 1 и 2 изменения може да бъде подкрепено и одобрено от представителите на Съюза, без да е необходимо допълнително решение на Съвета.

Член 4

Държавите членки се упълномощават да дадат своето съгласие да бъдат обвързани, в интерес на ЕС, от посочените в членове 1 и 2 изменения.

Член 5

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател