Consiglio dell'Unione europea

Bruxelles, 20 novembre 2026
(OR. en)

15334/26
ADD 1

Fascicolo interistituzionale: 2026/0335(NLE)

MAR 192
OMI 80
ENV 1356
CLIMA 612

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto:	Allegato alla DECISIONE DEL CONSIGLIO sulla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 85ª sessione e della ripresa della sua seconda sessione straordinaria, nonché della ventitreesima riunione del suo gruppo di lavoro intersessione sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi (ISWG-GHG) per quanto riguarda l'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)

ALLEGATO

Principi guida di cui agli articoli 1, 2 e 3:

1. L'Unione è a favore di un pacchetto definitivo di misure a medio termine di riduzione dei gas a effetto serra che contribuisca al conseguimento degli obiettivi della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra, in particolare l'obiettivo di azzeramento delle emissioni nette entro il 2050 o a ridosso di tale anno, sulla base del principio "well-to-wake" ("dal pozzo alla scia").

2. L'Unione promuove un pacchetto definitivo che garantisca un trattamento non discriminatorio e riduca al minimo gli oneri amministrativi.

3. L'Unione fa in modo che il pacchetto definitivo preveda un'applicazione efficace e coerente, comprensiva di monitoraggio e verifica, concedendo comunque alle navi la flessibilità necessaria per rispettare i propri obiettivi.

4. L'Unione sostiene che il pacchetto definitivo comprenda un meccanismo chiaro per l'elemento economico che integri l'elemento tecnico, mediante due traiettorie di riduzione, o di un meccanismo equivalente che persegua lo stesso fine.

5. L'Unione può accettare una traiettoria più morbida di riduzione dell'intensità di gas a effetto serra dei combustibili nei primi anni di attuazione, a condizione che la traiettoria assuma un'inclinazione più ascendente negli anni successivi al fine di conseguire l'azzeramento delle emissioni nette entro il 2050 o a ridosso di tale anno.

6. L'Unione è a favore della definizione di un obiettivo credibile di riduzione dell'intensità di gas a effetto serra dei combustibili per il 2040, che sarà oggetto di un riesame entro il 2035.

   L'Unione è favorevole a tale riesame che tenga conto dell'efficacia della misura nel conseguire i suoi obiettivi di riduzione e nell'incentivare lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi per uso marittimo, e a che esso:

   a) includa indicatori oggettivi e trasparenti;

   b) riesamini e modifichi, se del caso, l'obiettivo di riduzione per il 2040;

   c) fissi gli obiettivi di riduzione fino al 2050; e

   d) eviti di compromettere il conseguimento degli obiettivi della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra.

7. Per quanto riguarda le opzioni di flessibilità per il rispetto degli obiettivi di riduzione, l'Unione sostiene la posizione secondo cui deve essere possibile che l'eccedenza di conformità di una nave in un determinato anno sopperisca a un'insufficienza di conformità di tale nave o di un'altra nave per un periodo limitato di anni a seguire, fatta salva l'introduzione di un meccanismo di salvaguardia che eviti distorsioni del mercato.

8. L'Unione si mostra aperta allo sviluppo di un'ulteriore opzione di flessibilità per il rispetto degli obiettivi di riduzione, che stabilisca un meccanismo che consenta alle navi di versare contributi finanziari o effettuare investimenti per progetti a un tasso prestabilito definito dall'IMO. Il sostegno a tale ulteriore opzione di flessibilità è subordinato alla condizione che ciò non comprometta la conformità diretta e che siano incentivati investimenti a lungo termine, neutri sotto il profilo tecnologico e dei combustibili, che promuovano la transizione energetica del settore del trasporto marittimo, e che siano introdotte una chiara integrità ambientale, riduzioni delle emissioni verificabili e permanenti e garanzie di prevenzione del doppio conteggio e di trasparenza.

9. L'Unione è a favore dell'incentivazione, attraverso l'elemento economico, di combustibili, tecnologie e fonti energetiche a emissioni zero o quasi zero di gas a effetto serra nel settore del trasporto marittimo. L'Unione si mostra aperta all'uso di moltiplicatori concernenti l'eccedenza di conformità delle navi che utilizzano tecnologie e combustibili a emissioni zero o quasi zero di gas a effetto serra, a condizione che la durata sia limitata, che sia evitato il doppio conteggio, che non sia compromesso l'obiettivo di azzeramento delle emissioni nette del pacchetto definitivo di misure a medio termine di riduzione dei gas a effetto serra e che sia garantita l'integrità ambientale delle misure.

10. L'Unione è a favore di un meccanismo che incentivi modalità chiare e plausibili di sostegno a tutti i paesi, in particolare ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo (SIDS) e ai paesi meno avanzati, affinché partecipino alla transizione del trasporto marittimo, come mezzo per garantire una transizione giusta ed equa del settore del trasporto marittimo.