



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 aprile 2014 (20.05)  
(OR. en)**

**8671/14**

---

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

---

**CODEC 1032  
ENV 392  
MAR 72  
MI 380  
ONU 39  
PE 257**

#### **NOTA INFORMATIVA**

---

del: Segretariato generale del Consiglio  
al: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

---

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 - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 14 - 17 aprile 2014)

---

#### **I. INTRODUZIONE**

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare ha presentato 93 emendamenti (emendamenti 1-93) alla proposta di regolamento.

Inoltre, Nuno TEIXEIRA (PPE - PT) e almeno altri 39 membri del Parlamento europeo hanno presentato un ulteriore emendamento (emendamento 94).

## II. VOTAZIONE

Nella votazione che ha avuto luogo il 16 aprile 2014, la plenaria ha adottato 84 emendamenti (emendamenti 1-15, 17-24, 26, 28-36, 38-51, 53-71, 73-80, 82-87 e 90-93).

Il testo degli emendamenti adottati e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo figurano nell'allegato della presente nota.

---

## **Emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo \*\*\*I**

**Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 aprile 2014 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 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

**(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0480),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0201/2013),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 16 ottobre 2013<sup>1</sup>,
  - visto il parere del Comitato delle regioni,
  - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0080/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

---

<sup>1</sup> GU C 67 del 6.3.2014, pag. 170.

## Emendamento 1

### Proposta di regolamento Titolo

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di **gas a effetto serra** dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013.

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento Considerando 1 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(1 bis) Il trasporto marittimo ha un'incidenza sul clima globale e sulla qualità dell'aria, per effetto delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) e di altre emissioni, compresi gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), gli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>), il metano (CH<sub>4</sub>), il particolato (PM) e il nero di carbonio.**

## Emendamento 3

### Proposta di regolamento Considerando 1 ter (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(1 ter) Il trasporto marittimo internazionale rimane l'unico ramo del settore trasporti non incluso nell'impegno dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Secondo la valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta di regolamento, le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo internazionale dell'Unione sono**

*aumentate del 48% tra il 1990 e il 2007.*

#### **Emendamento 4**

##### **Proposta di regolamento Considerando 1 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(1 quater) Considerata la rapida evoluzione delle conoscenze scientifiche degli effetti sul clima globale di sostanze diverse dal CO<sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo, è opportuno condurre periodicamente, nel contesto del presente regolamento, una valutazione aggiornata di tali effetti. Sulla base delle sue valutazioni e tenuto conto della risoluzione del Parlamento europeo del 14 settembre 2011 su un approccio globale alle emissioni antropiche diverse dal CO<sub>2</sub> che incidono sul clima, è opportuno che la Commissione analizzi le implicazioni per le politiche e le misure al fine di ridurre tali emissioni.*

#### **Emendamento 5**

##### **Proposta di regolamento Considerando 1 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(1 quinquies) È necessario, inoltre, che la Commissione intervenga per affrontare altre attività che generano emissioni di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici non coperti dal presente regolamento, ovvero l'impiego di refrigeranti da parte dei pescherecci, ed emissioni per evaporazione durante le operazioni di carico e scarico dei carburanti e della merce alla rinfusa (ad esempio COV o particolato).*

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento Considerando 1 sexies (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(1 sexies) Il Libro bianco della Commissione "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" del 2011 chiede una riduzione del 40% (e, se praticabile, del 50%) delle emissioni generate dal trasporto marittimo entro il 2050 rispetto ai livelli del 2005, segnatamente attraverso l'applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga".***

## Emendamento 7

### Proposta di regolamento Considerando 1 septies (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(1 septies) La risoluzione del Parlamento europeo sul tema "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (2011/2096(INI)) chiede una riduzione uniforme del 30% a livello di Unione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e degli inquinanti nel trasporto marittimo, a cui gli accordi IMO sull'indice di efficienza energetica in materia di progettazione e il piano di gestione per l'efficienza energetica delle navi intendono contribuire.***

## Emendamento 8

### Proposta di regolamento Considerando 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(3) Secondo i dati forniti dall'IMO, il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi potrebbero essere ridotti ***fino al***

(3) Secondo i dati forniti dall'IMO, il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi potrebbero essere ridotti ***del 25-***

75% mediante l'applicazione di misure operative e l'utilizzo delle tecnologie esistenti; una parte significativa di tali misure può essere considerata economicamente efficiente dal momento che la riduzione dei costi del carburante compensa gli eventuali costi operativi o di investimento.

75% mediante l'applicazione di misure operative e l'utilizzo delle tecnologie esistenti; una parte significativa di tali misure può essere considerata economicamente efficiente **e capace di offrire al settore benefici netti**, dal momento che la riduzione dei costi del carburante compensa gli eventuali costi operativi o di investimento.

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento

#### Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

(4) Al fine di ridurre le emissioni di anidride carbonica dovute al trasporto marittimo a livello dell'Unione, la migliore soluzione è la creazione di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di **CO<sub>2</sub>** in base al consumo di carburante delle navi, **come** primo passo di un approccio graduale per includere le emissioni dei trasporti marittimi nell'impegno dell'Unione in termini di riduzione dei gas a effetto serra.

##### *Emendamento*

(4) Al fine di ridurre le emissioni di anidride carbonica dovute al trasporto marittimo a livello dell'Unione, la migliore soluzione è **l'attuazione di una misura basata sul mercato, in particolare stabilendo i prezzi delle emissioni o un prelievo fiscale, che richiede** la creazione di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di **gas a effetto serra** in base al consumo di carburante delle navi. **La raccolta di dati su tali emissioni rappresenta il primo passo di un approccio graduale, giustificato dalla necessità di ridurre tali emissioni**, per includere le emissioni dei trasporti marittimi nell'impegno dell'Unione in termini di riduzione dei gas a effetto serra. **L'accesso pubblico ai dati relativi alle emissioni contribuirà a rimuovere gli ostacoli sul mercato che impediscono la diffusione di molte misure che permetterebbero di risparmiare e che ridurrebbero le emissioni del settore.**

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento

#### Considerando 6

##### *Testo della Commissione*

(6) Dalla consultazione delle parti interessate e dai dibattiti con i partner internazionali emerge che dovrebbe essere applicato un approccio graduale per l'inserimento delle emissioni del trasporto marittimo nell'impegno dell'Unione di riduzione dei gas a effetto serra approntando un solido sistema MRV per le emissioni di **CO<sub>2</sub>** del trasporto marittimo come primo passo e stabilendo i prezzi **di queste** emissioni in una fase successiva. Questo approccio favorisce progressi significativi a livello internazionale sull'accordo degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e su ulteriori misure per conseguire tali riduzioni al minimo costo.

##### *Emendamento*

(6) Dalla consultazione delle parti interessate e dai dibattiti con i partner internazionali emerge che dovrebbe essere applicato un approccio graduale per l'inserimento delle emissioni del trasporto marittimo nell'impegno dell'Unione di riduzione dei gas a effetto serra approntando un solido sistema MRV per le emissioni di **gas a effetto serra** del trasporto marittimo come primo passo e **l'introduzione di nuovi strumenti politici, in particolare** stabilendo i prezzi **delle** emissioni **o un prelievo fiscale**, in una fase successiva. Questo approccio favorisce progressi significativi a livello internazionale sull'accordo degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e su ulteriori misure per conseguire tali riduzioni al minimo costo.

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento

#### Considerando 7

##### *Testo della Commissione*

(7) L'introduzione di un sistema MRV dell'Unione dovrebbe portare a una riduzione delle emissioni **fino al 2% rispetto allo status quo e a una riduzione dei costi netti complessivi fino a 1,2 miliardi di EUR entro il 2030**, in quanto potrebbe contribuire alla rimozione degli ostacoli sul mercato, **in particolare quelli legati alla mancanza di informazioni circa l'efficienza delle navi**. La riduzione dei costi di trasporto dovrebbe agevolare gli scambi internazionali. Inoltre, un sistema MRV solido è una condizione fondamentale per qualsiasi misura **o norma di efficienza basate** sul mercato, **applicata**

##### *Emendamento*

(7) L'introduzione di un sistema MRV dell'Unione dovrebbe portare a una riduzione delle emissioni, in quanto potrebbe contribuire alla rimozione degli ostacoli sul mercato. La riduzione dei costi di trasporto dovrebbe agevolare gli scambi internazionali. Inoltre, un sistema MRV solido è una condizione fondamentale per qualsiasi misura **basata** sul mercato **o altre misure volte a istituire una base migliore a favore del principio "chi inquina paga"**, **applicate** a livello di Unione o mondiale. **Data la natura internazionale del trasporto marittimo, un'azione coordinata a livello mondiale può rappresentare il**



a livello di Unione o mondiale. Inoltre, fornisce dati affidabili per stabilire obiettivi precisi di riduzione delle emissioni e valutare i progressi del contributo dei trasporti marittimi verso il raggiungimento di un'economia a basse emissioni di carbonio.

***metodo privilegiato e più efficace per ridurre le emissioni del trasporto marittimo internazionale.*** Inoltre, fornisce dati affidabili per stabilire obiettivi precisi di riduzione delle emissioni e valutare i progressi del contributo dei trasporti marittimi verso il raggiungimento di un'economia a basse emissioni di carbonio.

## Emendamento 12

### Proposta di regolamento Considerando 8

#### *Testo della Commissione*

(8) Ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> occorre tenere conto di tutte le tratte intra-Unione, tutte le tratte di arrivo dall'ultimo porto al di fuori dell'Unione al primo porto di scalo dell'Unione e tutte le tratte di partenza da un porto dell'Unione al successivo porto di scalo al di fuori dell'Unione. È opportuno prendere in considerazione le emissioni di **CO<sub>2</sub>** nei porti dell'Unione, anche quando le navi sono ormeggiate o si muovono all'interno di un porto, in particolare se sono disponibili misure specifiche intese a ridurle o a evitarle. Tali norme devono essere applicate in modo non discriminatorio a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera.

#### *Emendamento*

(8) Ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> occorre tenere conto di tutte le tratte intra-Unione, tutte le tratte di arrivo dall'ultimo porto al di fuori dell'Unione al primo porto di scalo dell'Unione e tutte le tratte di partenza da un porto dell'Unione al successivo porto di scalo al di fuori dell'Unione. È opportuno prendere in considerazione le emissioni di ***gas a effetto serra*** nei porti dell'Unione, anche quando le navi sono ormeggiate o si muovono all'interno di un porto, in particolare se sono disponibili misure specifiche ***e tecnologie alternative, quali, ad esempio, le infrastrutture per il collegamento delle navi ormeggiate alla rete elettrica terrestre,*** intese a ridurle o a evitarle. Tali norme devono essere applicate in modo non discriminatorio a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera.

## Emendamento 13

### Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(8 bis)***  
***Data la portata geografica e la concomitante necessità di monitorare le emissioni di CO<sub>2</sub> al di fuori della giurisdizione degli Stati membri, e vista***

***L'inclusione di società di navigazione con sede in tutte le parti del mondo, la Commissione dovrebbe informare tempestivamente e in modo adeguato i paesi terzi in merito al sistema MRV, onde assicurare che esso goda della massima accettazione a livello internazionale.***

## **Emendamento 14**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 10**

##### *Testo della Commissione*

(10) Un sistema MRV dell'Unione affidabile e specifico per le navi deve basarsi sul calcolo delle emissioni generate dal consumo di carburante per le tratte da e verso i porti dell'Unione, dal momento che, per via della grande capacità dei serbatoi delle navi, i dati relativi alla vendita di carburante non possono fornire stime adeguatamente accurate del consumo di carburante in questo ambito specifico.

##### *Emendamento*

(10) Un sistema MRV dell'Unione affidabile e specifico per le navi deve basarsi sul calcolo delle emissioni generate dal consumo di carburante ***o su un reporting accurato delle emissioni effettive*** per le tratte da e verso i porti dell'Unione, dal momento che, per via della grande capacità dei serbatoi delle navi, i dati relativi alla vendita di carburante non possono fornire stime adeguatamente accurate del consumo di carburante in questo ambito specifico.

## **Emendamento 15**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 11**

##### *Testo della Commissione*

(11) Il sistema MRV dell'Unione ***deve*** riguardare anche altre informazioni ***in relazione al clima che consentono di determinare l'efficienza delle navi o di*** analizzare ulteriormente i fattori di sviluppo delle emissioni. ***Questo campo di applicazione consente inoltre di adeguare*** il sistema MRV dell'Unione alle iniziative internazionali a favore dell'introduzione di norme di efficienza per le navi esistenti, che prevedono anche misure operative, e ***contribuisce*** alla rimozione degli ostacoli

##### *Emendamento*

(11) Il sistema MRV dell'Unione ***dovrebbe*** riguardare anche altre informazioni ***al fine*** di analizzare ulteriormente i fattori di sviluppo delle emissioni, ***di allineare*** il sistema MRV dell'Unione alle iniziative internazionali a favore dell'introduzione di norme di efficienza per le navi esistenti, che prevedono anche misure operative, e ***di contribuire*** alla rimozione degli ostacoli sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

#### **Emendamento 17**

##### **Proposta di regolamento Considerando 13**

*Testo della Commissione*

***(13) Per ridurre ulteriormente l'onere amministrativo per gli armatori e esercenti navali, è necessario che le norme di monitoraggio si incentrino sul CO<sub>2</sub>, il gas a effetto serra di gran lunga più importante emesso dal trasporto marittimo, che rappresenta fino al 98% delle emissioni complessive di gas a effetto serra di questo settore.***

*Emendamento*

**soppresso**

#### **Emendamento 18**

##### **Proposta di regolamento Considerando 16**

*Testo della Commissione*

***(16) Per evitare di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili e disponibili in commercio, che potrebbero pregiudicare l'attuazione del sistema MRV dell'Unione, non è necessario che il sistema MRV dell'Unione contempli in questa fase altri gas a effetto serra, forzanti climatici o inquinanti atmosferici.***

*Emendamento*

***(16) Il sistema MRV offre l'opportunità di garantire una regolamentazione del settore del trasporto marittimo coerente con quella di altri settori.***

#### **Emendamento 19**

##### **Proposta di regolamento Considerando 16 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(16 bis) La convenzione MARPOL prevede l'applicazione obbligatoria dell'indice di efficienza energetica in***

*materia di progettazione (EEDI) alle nuove navi e l'impiego dei piani di gestione per l'efficienza energetica delle navi (SEEMP) nell'intera flotta mondiale.*

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento Considerando 18

#### *Testo della Commissione*

(18) La verifica da parte di verificatori accreditati deve garantire che i piani di monitoraggio e le comunicazioni delle emissioni siano corretti e compatibili con quanto prescritto nel presente regolamento. Per semplificare la verifica, occorre che i verificatori accertino la credibilità dei dati confrontandoli con le stime fondate sui dati di posizionamento e sulle caratteristiche delle navi. Tali stime potrebbero essere fornite dalla Commissione. È opportuno che i verificatori siano persone o soggetti giuridici indipendenti e competenti e che siano accreditati da organismi nazionali di accreditamento istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento Considerando 25

#### *Emendamento*

(18) La verifica da parte di verificatori accreditati deve garantire che i piani di monitoraggio e le comunicazioni delle emissioni siano corretti e compatibili con quanto prescritto nel presente regolamento. ***Pertanto, i requisiti di competenza sono essenziali affinché un verificatore possa svolgere attività di verifica a norma del regolamento.*** Per semplificare la verifica, occorre che i verificatori accertino la credibilità dei dati confrontandoli con le stime fondate sui dati di posizionamento e sulle caratteristiche delle navi. Tali stime potrebbero essere fornite dalla Commissione. È opportuno che i verificatori siano persone o soggetti giuridici indipendenti e competenti e che siano accreditati da organismi nazionali di accreditamento istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

### *Testo della Commissione*

(25) Al fine di avvalersi delle migliori pratiche e prove scientifiche disponibili, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato in vista del riesame di alcuni aspetti tecnici del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni di **CO<sub>2</sub>** prodotte dalle navi e per precisare ulteriormente le regole per la verifica delle relazioni sulle emissioni e dell'accreditamento dei verificatori. Occorre in particolare che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione deve provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

### *Emendamento*

(25) Al fine di avvalersi delle migliori pratiche e prove scientifiche disponibili, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato in vista del riesame di alcuni aspetti tecnici del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni di **gas a effetto serra** prodotte dalle navi e per precisare ulteriormente le regole per la verifica delle relazioni sulle emissioni e dell'accreditamento dei verificatori. Occorre in particolare che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione deve provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

## **Emendamento 22**

### **Proposta di regolamento** **Considerando 26**

### *Testo della Commissione*

(26) Al fine di garantire condizioni uniformi per quanto concerne l'utilizzo di sistemi automatizzati e modelli elettronici standard per la comunicazione normalizzata alla Commissione e agli Stati interessati in materia di emissioni e di altre informazioni pertinenti **sul clima, è opportuno conferire** alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che le competenze di esecuzione siano esercitate in conformità con il regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla

### *Emendamento*

(26) Al fine di garantire condizioni uniformi per quanto concerne l'utilizzo di sistemi automatizzati e modelli elettronici standard per la comunicazione normalizzata alla Commissione e agli Stati interessati in materia di emissioni e di altre informazioni pertinenti, **dovrebbero essere attribuite** alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che le competenze di esecuzione siano esercitate in conformità con il regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla

**Emendamento 23****Proposta di regolamento**  
**Considerando 27***Testo della Commissione*

(27) L'obiettivo dell'azione proposta, vale a dire monitorare, comunicare e verificare le emissioni di **CO<sub>2</sub>** delle navi nella fase iniziale di un approccio graduale per ridurre dette emissioni, non può essere conseguito in misura sufficiente dai soli Stati membri, a causa della natura internazionale del trasporto marittimo e può dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello di Unione. L'Unione può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

*Emendamento*

(27) L'obiettivo dell'azione proposta, vale a dire monitorare, comunicare e verificare le emissioni di **gas a effetto serra** delle navi nella fase iniziale di un approccio graduale per ridurre dette emissioni, **per realizzare gli obiettivi stabiliti nel Libro bianco della Commissione "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti"**, non può essere conseguito in misura sufficiente dai soli Stati membri, a causa della natura internazionale del trasporto marittimo e può dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello di Unione. L'Unione può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

**Emendamento 24****Proposta di regolamento**  
**Articolo 1***Testo della Commissione*

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di **anidride carbonica (CO<sub>2</sub>)** e di altre informazioni pertinenti **sul clima** in relazione alle navi

*Emendamento*

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di **gas a effetto serra** e di altre informazioni pertinenti in relazione alle navi che

che arrivano circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di *CO2* derivanti dal trasporto marittimo.

arrivano, circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di *gas a effetto serra* derivanti dal trasporto marittimo.

## Emendamento 26

### Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, *i pescherecci*, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi senza mezzi di propulsione meccanica e le navi di Stato usate per scopi non commerciali.

#### *Emendamento*

2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi senza mezzi di propulsione meccanica e le navi di Stato usate per scopi non commerciali.

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera e

#### *Testo della Commissione*

e) "verificatore", un soggetto giuridico che svolge attività di verifica accreditato da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>26</sup> e del presente regolamento;

#### *Emendamento*

e) "verificatore", un soggetto giuridico che svolge attività di verifica accreditato da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>26</sup> e del presente regolamento *o un'agenzia responsabile di un sistema di modellazione per il monitoraggio delle emissioni di una nave*;

---

<sup>26</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

---

<sup>26</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

## Emendamento 29

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – lettera g

##### *Testo della Commissione*

g) “altre informazioni pertinenti sul clima”, informazioni relative *al* consumo di carburante, *all’attività di trasporto e all’efficienza energetica* delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e *valutare* le prestazioni delle navi;

##### *Emendamento*

g) “altre informazioni pertinenti sul clima”, informazioni relative *alle emissioni di gas a effetto serra derivanti dal* consumo di carburante, *dalla distanza percorsa, dalle possibilità di collegamento delle navi ormeggiate alla rete elettrica terrestre e dall’efficienza energetica* delle navi, che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e *indicare* le prestazioni delle navi;

## Emendamento 30

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – lettera j

##### *Testo della Commissione*

j) “stima conservativa”, la definizione di una serie di ipotesi in modo da garantire che le emissioni annuali non siano sottovalutate o che le distanze *o i quantitativi di merci trasportate* non siano *sopravvalutati*;

##### *Emendamento*

j) “stima conservativa”, la definizione di una serie di ipotesi in modo da garantire che le emissioni annuali non siano sottovalutate o che le distanze non siano *sopravvalutate*;

## Emendamento 31

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – lettera k

##### *Testo della Commissione*

k) “*tonnellate di CO2*”, *tonnellaggio metrico di CO2*;

##### *Emendamento*

*soppresso*



## Emendamento 32

### Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera I bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*I bis) "nave all'ormeggio", una nave ormeggiata in sicurezza o ancorata in un porto dell'Unione per le operazioni di carico, scarico o stazionamento (hotelling), compreso il periodo trascorso senza effettuare tali operazioni;*

## Emendamento 33

### Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera I ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*I ter) "classe ghiaccio", l'indicazione assegnata alla nave dall'amministrazione o da un'organizzazione riconosciuta dall'amministrazione che indica che la nave è stata concepita per la navigazione in condizioni di mare ghiacciato.*

## Emendamento 34

### Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Le società monitorano e comunicano per ogni nave la quantità e il tipo di carburante consumato in un anno *civile all'*interno di *ogni porto* sotto la giurisdizione di uno Stato membro e per *ogni tratta* di arrivo e di partenza presso un porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro a norma dei paragrafi da 2 a 6.

1. Le società monitorano e comunicano per ogni nave la quantità e il tipo di carburante consumato in un anno *di riferimento all'*interno di *tutti i porti* sotto la giurisdizione di uno Stato membro e per *tutte le tratte* di arrivo e di partenza presso un porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro a norma dei paragrafi da 2 a 6.

## Emendamento 35

### Proposta di regolamento

## Articolo 4 – paragrafo 2

### *Testo della Commissione*

2. Il monitoraggio e la comunicazione sono esaustivi e riguardano tutte le emissioni risultanti dalla combustione dei carburanti. Le società applicano misure idonee a prevenire le lacune nei dati nel corso del periodo di riferimento.

### *Emendamento*

2. Il monitoraggio e la comunicazione sono esaustivi e riguardano le emissioni di **CO<sub>2</sub>** risultanti dalla combustione dei carburanti, quando la nave è in mare nonché quando è ormeggiata. Le società applicano misure idonee a prevenire le lacune nei dati nel corso del periodo di riferimento.

## Emendamento 36

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 6 bis (nuovo)

### *Testo della Commissione*

### *Emendamento*

**6 bis. Le società tengono conto delle raccomandazioni incluse nelle relazioni di verifica pubblicate ai sensi dell'articolo 13 nel monitoraggio e nella comunicazione successivi.**

## Emendamento 38

### Proposta di regolamento

#### Articolo 5 – comma 1 bis (nuovo)

### *Testo della Commissione*

### *Emendamento*

**Qualora sia conseguito un accordo internazionale per monitorare le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione rivede i metodi di cui all'allegato I e le è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 24, concernenti, se del caso, modifiche di tale allegato al fine di specificare l'uso di flussometri per i processi di combustione interessati e la misurazione diretta delle emissioni.**

## Emendamento 39

## Proposta di regolamento

### Articolo 6 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Entro il 31 agosto 2017 le società trasmettono ai verificatori un piano di monitoraggio indicante il metodo scelto per monitorare e comunicare le emissioni e altre informazioni pertinenti ***sul clima*** per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a ***5 000 tonnellate***.

#### *Emendamento*

1. Entro il 31 agosto 2017 le società trasmettono ai verificatori un piano di monitoraggio indicante il metodo scelto per monitorare e comunicare le emissioni e altre informazioni pertinenti per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a ***400 tonnellate***.

## Emendamento 40

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) l'identificazione e la tipologia della nave, compreso il nome della nave, il numero di registrazione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), il porto di immatricolazione o il porto di appartenenza e il nome dell'armatore della nave;

#### *Emendamento*

a) l'identificazione e la tipologia della nave, compreso il nome della nave, il numero di registrazione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), il porto di immatricolazione o il porto di appartenenza, ***la "classe ghiaccio"*** e il nome dell'armatore della nave;

## Emendamento 41

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) una descrizione delle fonti di emissione a bordo della nave, ***tra cui i motori principali, i motori ausiliari, le caldaie e i generatori di gas inerte e i tipi di carburanti utilizzati;***

#### *Emendamento*

c) una descrizione delle ***seguenti*** fonti di emissione ***e dei tipi di carburante a esse associati, a*** bordo della nave, ***come segue:***

***i) motori principali;***

***ii) motori ausiliari;***

***iii) caldaie;***

***iv) generatori di gas inerte;***

## Emendamento 42

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera d

##### *Testo della Commissione*

d) una descrizione delle procedure, dei sistemi e delle responsabilità predisposti per aggiornare la completezza dell'elenco delle fonti di emissioni per *l'anno* di monitoraggio allo scopo di garantire la completezza del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni della nave;

##### *Emendamento*

d) una descrizione delle procedure, dei sistemi e delle responsabilità predisposti per aggiornare la completezza dell'elenco delle fonti di emissioni per *il periodo* di monitoraggio allo scopo di garantire la completezza del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni della nave;

## Emendamento 43

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera h – punto ii

##### *Testo della Commissione*

*ii) procedure, responsabilità, formule e fonti di dati per stabilire e registrare il carico trasportato e il numero di passeggeri, a seconda del caso;*

##### *Emendamento*

*soppresso*

## Emendamento 44

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera h bis (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

*h bis) procedure, responsabilità, formule e fonti di dati per stabilire e registrare la distanza percorsa e il tempo trascorso navigando fra i ghiacci;*

## Emendamento 45

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera j

*Testo della Commissione*

*j) la data dell'ultima modifica del piano di monitoraggio.*

*Emendamento*

*soppresso*

## Emendamento 46

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera j bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*j bis) un foglio di registrazione delle revisioni per registrare tutti i dettagli della cronologia delle revisioni.*

## Emendamento 47

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

4. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli. Le norme tecniche che stabiliscono i modelli per i piani di monitoraggio di cui al paragrafo 1 *sono determinate mediante atti di esecuzione*. Tali *atti di esecuzione sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, del presente regolamento*.

*Emendamento*

4. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 24 al fine di stabilire* le norme tecniche che stabiliscono i modelli per i piani di monitoraggio di cui al paragrafo 1. *Tali modelli sono quanto più semplici possibile e non determinano oneri burocratici inutili.*

## Emendamento 48

### Proposta di regolamento

#### Articolo 7 – comma 2 – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

Una società modifica il piano di monitoraggio nelle situazioni *seguenti*:

*Emendamento*

Una società modifica il piano di monitoraggio nelle situazioni *di cui alle*

*lettere da a) ad e). Il piano di monitoraggio è modificato solo in relazione alle modifiche specifiche verificatesi in seguito a tali situazioni.*

#### **Emendamento 49**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 7 – comma 2 – lettera a**

###### *Testo della Commissione*

a) quando si verifica un cambio di proprietà di navi;

###### *Emendamento*

a) quando si verifica un cambio di proprietà di navi, *o del titolare del documento di conformità o della bandiera*;

#### **Emendamento 50**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 8 – comma 1 bis (nuovo)**

###### *Testo della Commissione*

###### *Emendamento*

*Il monitoraggio può essere sospeso nei periodi in cui una nave si trova in una situazione di emergenza, comprese eventuali operazioni di salvataggio.*

#### **Emendamento 51**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 9 – lettera b**

###### *Testo della Commissione*

b) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale *operando una distinzione tra carburante utilizzato all'interno e all'esterno delle zone di controllo delle emissioni*;

###### *Emendamento*

b) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale;

#### **Emendamento 53**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – lettera f**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***f) merci trasportate;***

***soppresso***

**Emendamento 54**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – lettera f bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***f bis) efficienza energetica, come stabilita all'allegato II;***

**Emendamento 55**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – lettera g**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***g) attività di trasporto.***

***soppresso***

**Emendamento 56**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – lettera g bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***g bis) data e ora dell'inizio e della fine dei periodi in cui il monitoraggio è stato sospeso a causa di situazioni di emergenza, come attività di salvataggio, insieme a una descrizione di tali situazioni.***

**Emendamento 57**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9 – comma 1 bis (nuovo)**

***Per il trasporto marittimo d'altura con scalo in una serie di porti dell'Unione, la tappa europea deve essere considerata un'unica tratta.***

## **Emendamento 58**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 9 – comma 1 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***In deroga al primo comma, le navi che operano esclusivamente nel quadro del presente regolamento e che effettuano varie tratte al giorno sono esentate dal monitoraggio delle emissioni per tratta.***

## **Emendamento 59**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 10**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### **Articolo 10**

#### **Articolo 10**

Monitoraggio su base annua

Monitoraggio su base annua

Sulla base del piano di monitoraggio approvato in conformità dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave e per ogni anno civile, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e dell'allegato II, i seguenti parametri:

Sulla base del piano di monitoraggio approvato in conformità dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave e per ogni anno civile, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e dell'allegato II, i seguenti parametri:

- a) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale ***operando una distinzione tra carburante utilizzato all'interno e all'esterno delle zone di controllo delle emissioni;***
- b) totale emissione di CO<sub>2</sub>;
- c) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- d) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> di

- a) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale;
- b) totale emissione di CO<sub>2</sub>;
- c) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- d) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> di



tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

e) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

f) emissioni di CO<sub>2</sub> nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro verificatesi all'ormeggio;

g) distanza totale percorsa;

h) tempo totale trascorso in mare;

***i) attività di trasporto totale;***

j) efficienza energetica media.

tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

e) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

f) emissioni di CO<sub>2</sub> nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro verificatesi all'ormeggio;

g) distanza totale percorsa;

h) tempo totale trascorso in mare ***e all'ormeggio;***

j) efficienza energetica media.

## Emendamento 60

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera a – punto iii bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***iii bis) la "classe ghiaccio" della nave;***

## Emendamento 61

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera a – punto iv

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

iv) l'efficienza tecnica della nave (***l'***indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) ***o il valore stimato dell'indice (EIV) in base alla risoluzione dell'IMO MEPC.215 (63),*** ove applicabile);

iv) l'efficienza tecnica ***certificata*** della nave, ***espressa dall'***indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) ove applicabile ***al tipo di nave pertinente;***

## Emendamento 62

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera a – punto ix

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

ix) indirizzo, telefono, ***fax*** e indirizzo di

ix) indirizzo, telefono e indirizzo di posta

posta elettronica di un referente;

elettronica di un referente;

### **Emendamento 63**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***c bis) i dettagli dei periodi di sospensione del monitoraggio a causa di situazioni di emergenza e di salvataggio.***

### **Emendamento 64**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 13 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

5. In particolare, il verificatore garantisce che le emissioni e le altre informazioni utili ***relative al clima*** incluse nella relazione sulle emissioni siano state determinate a norma degli articoli 8, 9 e 10 e del piano di monitoraggio di cui all'articolo 6. Il verificatore garantisce che le emissioni e le altre informazioni pertinenti ***sul clima*** dichiarate nelle relazioni sono coerenti con i dati calcolati da altre fonti, conformemente agli allegati I e II.

5. In particolare, il verificatore garantisce che le emissioni e le altre informazioni utili incluse nella relazione sulle emissioni siano state determinate a norma degli articoli 8, 9 e 10 e del piano di monitoraggio di cui all'articolo 6. Il verificatore garantisce che le emissioni e le altre informazioni ***pertinenti*** dichiarate nelle relazioni sono coerenti con i dati calcolati da altre fonti, conformemente agli allegati I e II.

### **Emendamento 65**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 13 – paragrafo 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***7 bis. Se il verificatore ha individuato aree in cui è possibile migliorare il rendimento della società in relazione al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni, anche per quanto attiene al conseguimento di maggiore accuratezza e al miglioramento dell'efficienza nel monitoraggio e nella comunicazione,***

*include nella relazione di verifica raccomandazioni finalizzate al miglioramento.*

## **Emendamento 66**

### **Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1. Il verificatore individua i potenziali rischi legati al processo di monitoraggio e comunicazione, confrontando le emissioni dichiarate con i dati stimati sulla base dei dati e delle caratteristiche di localizzazione come la potenza del motore installato. Nel caso di divergenze significative, il verificatore effettua ulteriori analisi.*

*soppresso*

## **Emendamento 67**

### **Proposta di regolamento Articolo 19 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*3 bis. Nel corso delle visite e delle ispezioni intraprese dall'EMSA per monitorare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, l'Agenzia monitorerà anche l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 da parte delle autorità competenti degli Stati membri e comunicherà i risultati alla Commissione.*

## **Emendamento 68**

### **Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni per il mancato rispetto dei

1. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni per il mancato rispetto dei

requisiti di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 e adottano tutte le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni previste **non** sono **meno rigorose di quelle previste dalla normativa nazionale in materia di emissioni di gas a effetto serra in caso di inosservanza degli obblighi di comunicazione da parte degli operatori e sono** efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il 1° luglio 2017 e provvedono a notificare senza indugio alla Commissione le eventuali modifiche di tali disposizioni.

## **Emendamento 69**

### **Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 1**

#### *Testo della Commissione*

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione pubblica le emissioni comunicate a norma dell'articolo 11 e **le informazioni sulla conformità della società ai requisiti di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli 11 e 17.**

#### *Emendamento*

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione pubblica le emissioni comunicate a norma dell'articolo 11, **nel rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali per la tutela del legittimo interesse economico, ai sensi degli articoli 3 e 4 della direttiva 2003/4/CE<sup>1is</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio.**

---

<sup>1</sup> **Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale (GU L 41 del 14.2.2003, pag. 26).**

## **Emendamento 70**

### **Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera a**

#### *Testo della Commissione*

a) l'identità della nave (nome, numero di registrazione IMO e porto di

#### *Emendamento*

a) l'identità della nave (nome, numero di registrazione IMO, porto di

immatricolazione o porto di appartenenza);

immatricolazione o porto di appartenenza e "*classe ghiaccio*" della nave);

#### **Emendamento 71**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera c**

###### *Testo della Commissione*

c) efficienza tecnica della nave (EEDI o EIV, a seconda dei casi);

###### *Emendamento*

c) efficienza tecnica della nave (EEDI, *ove applicabile al tipo di nave pertinente*);

#### **Emendamento 73**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera g**

###### *Testo della Commissione*

*g) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di gas a effetto serra per la distanza percorsa e merci trasportate sulle tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;*

###### *Emendamento*

*soppresso*

#### **Emendamento 74**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera h**

###### *Testo della Commissione*

*h) tempo totale annuo trascorso in mare nelle tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;*

###### *Emendamento*

*soppresso*

#### **Emendamento 75**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 21 – paragrafo 3**

###### *Testo della Commissione*

3. La Commissione pubblica una relazione annuale sulle emissioni e sulle altre informazioni pertinenti *sul clima* relative al

###### *Emendamento*

3. La Commissione pubblica una relazione annuale sulle emissioni e sulle altre informazioni pertinenti relative al trasporto

trasporto marittimo.

marittimo.

## Emendamento 76

### Proposta di regolamento Articolo 22 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Qualora venga raggiunto un accordo internazionale sulle misure globali volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione riesamina il presente regolamento e ***può, se del caso, proporre modifiche al presente regolamento.***

#### *Emendamento*

3. Qualora venga raggiunto un accordo internazionale sulle misure globali volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione riesamina il presente regolamento e ***ne garantisce l'allineamento con le pertinenti norme internazionali stabilite dall'IMO.***

## Emendamento 77

### Proposta di regolamento Articolo 23

#### *Testo della Commissione*

#### Articolo 23

#### Delega dei poteri

È conferito ***alla Commissione, alle condizioni stabilite ai sensi dell'articolo 24, nella misura in cui si tratta di elementi non essenziali del presente regolamento,*** il potere di adottare atti delegati al fine di integrare e modificare le disposizioni degli allegati I e II onde tener conto dell'aggiornamento delle prove scientifiche disponibili, ***dei dati disponibili a bordo delle navi e delle pertinenti norme internazionali e norme accettate a livello internazionale,*** di individuare i metodi più accurati ed efficienti per il monitoraggio delle emissioni, nonché di migliorare l'accuratezza delle informazioni richieste relative al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni.

#### *Emendamento*

#### Articolo 23

#### Delega dei poteri

***Alla Commissione*** è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di integrare e modificare le disposizioni degli allegati I e II, onde tener conto dell'aggiornamento delle prove scientifiche disponibili ***e per allineare gli allegati ai pertinenti regolamenti internazionali secondo quanto deciso dall'IMO, al fine di garantire la conformità ai regolamenti internazionali, nell'intento*** di individuare i metodi più accurati ed efficienti per il monitoraggio delle emissioni, nonché di migliorare l'accuratezza delle informazioni richieste relative al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni. ***Tale potere è conferito alla Commissione, alle condizioni stabilite ai sensi dell'articolo 24, solo nella misura in cui si tratta di elementi non essenziali del presente regolamento.***

## Emendamento 78

### Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Il potere di adottare atti delegati di cui agli **articoli 15**, 16 e 23 è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere **dal 1° luglio 2015**.

#### *Emendamento*

1. Il potere di adottare atti delegati di cui **all'articolo 5, paragrafo 1 bis, all'articolo 6, paragrafo 4, e agli articoli 15**, 16 e 23 è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere **da [data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione relativa alla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**

## Emendamento 79

### Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La delega di potere di cui all'**articolo 23** può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

#### *Emendamento*

2. La delega di potere di cui all'**articolo 5, paragrafo 1 bis, all'articolo 6, paragrafo 4, e agli articoli 15, 16 e 23** può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

## Emendamento 80

### Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

4. Un atto delegato adottato ai sensi dell'**articolo 23** entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Emendamento*

4. Un atto delegato adottato ai sensi dell'**articolo 5, paragrafo 1 bis, dell'articolo 6, paragrafo 4, e degli articoli 15, 16 e 23** entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

**Emendamento 82**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 26 – paragrafo 2**

Regolamento (UE) n. 525/2013

Articolo 21 bis – punto 3 bis (nuovo)

*Testo in vigore*

*Emendamento*

***(3 bis) La Commissione valuta a cadenza biennale le ripercussioni globali del settore del trasporto marittimo sul clima mondiale, comprese quelle legate a emissioni o effetti di sostanze diverse dal CO<sub>2</sub>, sulla base dei dati riguardanti le emissioni forniti dagli Stati membri a norma dell'articolo 7 e/o come previsto dal regolamento (UE) n. XXXX/XXXX, e migliora tale valutazione facendo riferimento ai progressi scientifici e ai dati sul traffico marittimo.***

**Emendamento 83**

**Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – paragrafo 3 – lettera d bis (nuova)**



*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***d bis) modellizzazione tramite le informazioni sui movimenti delle navi (AIS) e i dati specifici sulle navi.***

#### **Emendamento 84**

**Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***È possibile utilizzare qualsiasi combinazione dei metodi indicati in precedenza approvata dal verificatore, se migliora l'accuratezza globale della misurazione.***

#### **Emendamento 85**

**Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – punto 1 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Questo approccio non deve essere utilizzato quando*** le BDN non sono disponibili a bordo delle navi, in particolare quando il carico è utilizzato come ***carburante***, per esempio l'evaporazione del gas naturale liquefatto (GNL).

***Nel caso in cui*** le BDN non siano disponibili a bordo delle navi, in particolare quando il carico è utilizzato come ***carburate***, per esempio l'evaporazione del gas naturale liquefatto (GNL), ***si utilizzano soltanto i rilevamenti delle letture del carburante e degli oli combustibili presenti nei serbatoi.***

#### **Emendamento 86**

**Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – punto 1 – paragrafo 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Quando le BDN non sono disponibili a bordo delle navi, in particolare quando il carico è utilizzato come carburate, per esempio l'evaporazione del gas naturale liquefatto (GNL), si utilizzano solo i***

*rilevamenti delle letture del carburante e degli oli combustibili presente nei serbatoi.*

## **Emendamento 87**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – punto 2 – paragrafo 5 – lettera b bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) la densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato incaricato dell'analisi del carburante, laddove disponibile.***

## **Emendamento 90**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte B – punto 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 bis. Metodo D bis: Modellizzazione tramite le informazioni sui movimenti delle navi (AIS) e i dati specifici sulle navi***  
***L'agenzia responsabile del sistema di modellazione conclude un accordo scritto con l'armatore della nave in questione. Alla fine del periodo di monitoraggio, le emissioni di CO<sub>2</sub> calcolate sono confrontate con il registro degli oli minerali della nave e le BDN al fine di individuare e correggere eventuali differenze.***

## **Emendamento 91**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato II – parte A – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Per le navi passeggeri, il numero dei passeggeri è usato per esprimere il carico trasportato. Per tutte le altre categorie di navi, la quantità di carico è espressa in***

***soppresso***

*tonnellate metriche e metri cubi di carico.*

## Emendamento 92

### Proposta di regolamento Allegato II – parte A – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*L'attività di trasporto deve essere determinata moltiplicando la distanza percorsa per la quantità di carico trasportato.*

*Emendamento*

*soppresso*

## Emendamento 93

### Proposta di regolamento Allegato II – parte B – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

L'efficienza energetica media è monitorata utilizzando **almeno quattro** indicatori, il consumo di carburante per distanza, **il consumo di carburante per attività di trasporto, le emissioni di CO<sub>2</sub> per distanza** e le emissioni di CO<sub>2</sub> per **attività di trasporto**, calcolati come segue:

Consumo di carburante per distanza =  
consumo totale annuo di carburante /  
distanza totale percorsa

**Consumo di carburante per attività di trasporto = consumo totale annuo di carburante / attività di trasporto totale**

Emissioni di CO<sub>2</sub> per distanza = emissioni  
totali annue di CO<sub>2</sub> / distanza totale  
percorsa

**Emissioni di CO<sub>2</sub> per attività di trasporto = emissioni totali annue di CO<sub>2</sub> / attività di trasporto totale**

*Emendamento*

L'efficienza energetica media è monitorata utilizzando **due** indicatori, il consumo di carburante per distanza e le emissioni di CO<sub>2</sub> per **distanza**, calcolati come segue:

Consumo di carburante per distanza =  
consumo totale annuo di carburante /  
distanza totale percorsa

Emissioni di CO<sub>2</sub> per distanza = emissioni  
totali annue di CO<sub>2</sub> / distanza totale  
percorsa