



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

2013/0224(COD)

5.12.2013

EMENDAMENTI 80 - 278

Progetto di relazione
Theodoros Skylakakis
(PE522.893v01-00)

Monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013

Proposta di regolamento
(COM(2013)480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185IT.doc

PE524.761v01-00

Emendamento 80
Satu Hassi

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 **CO₂** 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, 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, 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. ***L'accesso del pubblico ai dati riguardanti le emissioni contribuirà a rimuovere i numerosi ostacoli di mercato per l'adozione di molte misure a costo zero che ridurrebbero le emissioni del settore.***

Or. en

Emendamento 81
Corinne Lepage

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 **CO₂** in base al consumo di carburante delle navi, come primo passo di un approccio graduale per

Emendamento

(4) Al fine di ridurre le emissioni di anidride carbonica dovute al trasporto marittimo a livello dell'Unione, la migliore soluzione è ***di introdurre misure basate sul mercato. La prima tappa indispensabile per porre in essere un sistema ETS per il trasporto marittimo*** è la creazione di un sistema di monitoraggio,

includere le emissioni dei trasporti marittimi nell'impegno dell'Unione in termini di riduzione dei gas a effetto serra.

comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO₂ 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.

Or. fr

Emendamento 82
Georgios Koumoutsakos

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 CO₂ 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 la creazione di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO₂ in base al consumo di carburante delle navi *per la raccolta dei dati aggregati delle emissioni di CO₂, come primo passo di un approccio graduale che può essere giustificato dalla necessità di ridurre tali emissioni.*

Or. en

Emendamento 83
Christofer Fjellner

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%*

Emendamento

(7) L'introduzione di un sistema MRV dell'Unione dovrebbe portare a una riduzione delle emissioni, in quanto

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*** 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.

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"***, ***applicata*** 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.

Or. en

Emendamento 84

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Sono necessarie informazioni affidabili sulle emissioni di CO₂ e sull'efficienza dei carburanti delle navi al fine di attuare un sistema di fissazione dei prezzi di tali emissioni in una fase successiva. Pertanto, in caso di mancata approvazione, da parte degli Stati membri, di un accordo internazionale che includa le emissioni del trasporto marittimo internazionale nei suoi obiettivi di riduzione nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale, o di mancata approvazione di un siffatto accordo nel quadro dell'UNFCCC da parte dell'Unione dopo tre anni dalla prima pubblicazione delle informazioni di cui

all'articolo 21, è opportuno che la Commissione formuli una proposta volta ad attuare un sistema di fissazione dei prezzi delle emissioni del trasporto marittimo internazionale.

Or. en

Emendamento 85
Françoise Grossetête

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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.

Or. fr

Motivazione

Nelle città portuali, le emissioni delle navi rappresentano una fonte importante di inquinamento urbano. Il collegamento alla rete elettrica consentirebbe alle navi ormeggiate di spegnere i motori, eliminando in tal modo parte delle perturbazioni ambientali. Questa tecnologia è già matura e presenta molti vantaggi a livello ambientale, in aggiunta al potenziale industriale che può rappresentare.

Emendamento 86
Satu Hassi

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 sulla comunicazione accurata 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.

Or. en

Motivazione

Le navi con un monitoraggio continuo ottengono informazioni accurate sulle loro emissioni e non devono ritrasformarle in consumo di carburante.

Emendamento 87
Christofer Fjellner

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

Emendamento

soppresso

internazionali a favore dell'introduzione di norme di efficienza per le navi esistenti, che prevedono anche misure operative, e contribuisce alla rimozione degli ostacoli sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 88

Nils Torvalds

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 sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

Emendamento

(11) Il sistema MRV dell'Unione deve ***consentire*** 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 sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

Or. en

Emendamento 89
Georgios Koumoutsakos

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 sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

Emendamento

(11) Il sistema MRV dell'Unione deve riguardare anche altre informazioni 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 sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

Or. en

Emendamento 90
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi per gli armatori e gli esercenti navali, in particolare per le piccole e medie imprese, ***e ottimizzare l'efficienza economica del sistema MRV*** senza compromettere l'obiettivo di coprire buona parte delle emissioni di ***gas a effetto serra*** generate dal trasporto marittimo, ***le norme per il sistema MRV dovrebbero applicarsi solo ai grandi emettitori. La soglia di 5 000 tonnellate di stazza lorda è stata scelta dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle***

Emendamento

(12) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi per gli armatori e gli esercenti navali, in particolare per le piccole e medie imprese, senza compromettere l'obiettivo di coprire buona parte delle emissioni di ***CO₂*** generate dal trasporto marittimo, il sistema MRV ***dovrebbe applicarsi alle navi di stazza lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate.***

emissioni delle navi che viaggiano da e verso i porti dell'Unione. Le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate rappresentano circa il 55% delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione e approssimativamente il 90% delle emissioni. Questa soglia non discriminatoria garantirebbe la copertura dei principali emettitori. Una soglia inferiore comporterebbe un maggiore carico amministrativo mentre una soglia più elevata limiterebbe la copertura delle emissioni e quindi l'efficacia ambientale del sistema.

Or. en

Emendamento 91
Spyros Danellis

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi per gli armatori e gli esercenti navali, in particolare per le piccole e medie imprese, e ottimizzare l'efficienza economica del sistema MRV senza compromettere l'obiettivo di coprire buona parte delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, le norme per il sistema MRV dovrebbero applicarsi solo ai grandi emettitori. La soglia di 5 000 tonnellate di stazza lorda è stata scelta dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle emissioni delle navi che viaggiano da e verso i porti dell'Unione. Le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate rappresentano circa il 55% delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione e approssimativamente il 90% delle emissioni. Questa soglia non discriminatoria garantirebbe la copertura

Emendamento

(12) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi per gli armatori e gli esercenti navali, in particolare per le piccole e medie imprese, e ottimizzare l'efficienza economica del sistema MRV senza compromettere l'obiettivo di coprire buona parte delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, le norme per il sistema MRV dovrebbero applicarsi solo ai grandi emettitori. La soglia di 5 000 tonnellate di stazza lorda è stata scelta dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle emissioni delle navi che viaggiano da e verso i porti dell'Unione. Le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate rappresentano circa il 55% delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione e approssimativamente il 90% delle emissioni. Questa soglia non discriminatoria garantirebbe la copertura

dei principali emettitori. Una soglia inferiore comporterebbe un maggiore carico amministrativo mentre una soglia più elevata limiterebbe la copertura delle emissioni e quindi l'efficacia ambientale del sistema.

dei principali emettitori. Una soglia inferiore comporterebbe un maggiore carico amministrativo mentre una soglia più elevata limiterebbe la copertura delle emissioni e quindi l'efficacia ambientale del sistema. ***Ciò sarà applicato tramite una deroga destinata a essere temporanea, in attesa di un accordo globale o una revisione successiva.***

Or. en

Motivazione

Le navi di stazza lorda compresa tra 400 e 5 000 tonnellate rientrano a buon diritto nel campo di applicazione del presente regolamento, ma occorre concedere una deroga fino alla conclusione di un accordo globale o fino all'individuazione di mezzi più economicamente efficienti di espansione del sistema MRV a tali navi.

Emendamento 92

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Al fine di ***ridurre al minimo gli oneri amministrativi per gli armatori e gli esercenti navali, in particolare per le piccole e medie imprese, e ottimizzare l'efficienza economica*** del sistema MRV ***senza compromettere l'obiettivo di coprire buona parte delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo***, le norme per il sistema MRV dovrebbero applicarsi ***solo ai grandi emettitori***. La soglia di ***5 000 tonnellate*** di stazza lorda è stata scelta dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle emissioni delle navi ***che viaggiano da e verso i porti dell'Unione***. ***Le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate rappresentano circa il 55% delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione e approssimativamente il 90%***

Emendamento

(12) Al fine di ***garantire la coerenza*** del sistema MRV ***dell'Unione con l'allegato VI della convenzione MARPOL***, le norme per il sistema MRV dovrebbero applicarsi ***alle navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate***. La soglia di ***400 tonnellate*** di stazza lorda è stata scelta ***a livello internazionale*** dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle emissioni delle navi. Questa soglia non discriminatoria garantirebbe ***parità di condizioni a livello internazionale***.

delle emissioni. Questa soglia non discriminatoria garantirebbe *la copertura dei principali emettitori. Una soglia inferiore comporterebbe un maggiore carico amministrativo mentre una soglia più elevata limiterebbe la copertura delle emissioni e quindi l'efficacia ambientale del sistema.*

Or. en

Emendamento 93
Christofer Fjellner

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 CO₂, 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

(13) Per ridurre ulteriormente *gli oneri amministrativi* per gli armatori *ed* esercenti navali, è necessario che le norme di monitoraggio si incentrino sul CO₂, 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.

Or. en

Emendamento 94
Satu Hassi

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi

Emendamento

(14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere agli armatori *delle navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate* la

di monitoraggio: l'uso delle bolle di consegna dei combustibili, il monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.

possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio: l'uso delle bolle di consegna dei combustibili, il monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.

Or. en

Emendamento 95 **Spyros Danellis**

Proposta di regolamento **Considerando 14**

Testo della Commissione

(14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio: l'uso **delle bolle di consegna dei combustibili**, il monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.

Emendamento

(14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio: l'uso **del** monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. **Le bolle di consegna dei combustibili possono essere utilizzate anche dalle navi su cui non sono installate le apparecchiature necessarie per il monitoraggio automatizzato per un periodo di transizione di due anni.** Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.

Or. en

Motivazione

Il monitoraggio tramite BDN è più accurato rispetto ad altri strumenti ed è l'unico che non può essere automatizzato. Di conseguenza, presenta maggiore possibilità di errore umano e

frode e la relativa verifica da parte delle autorità è costosa e dispendiosa in termini di tempo. Affinché funga da modello per un efficace sistema globale, l'MRV dell'UE deve essere affidabile e accurato e pertanto deve utilizzare solo sistemi automatizzati. Può essere tuttavia necessario dover concedere ad alcune navi più obsolete altro tempo per l'installazione di sistemi automatizzati.

Emendamento 96

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio: l'uso delle bolle di consegna dei combustibili, il monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.

Emendamento

(14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto, ***per un periodo di transizione di cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento***, è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio ***che non presentano lo stesso grado di precisione***: l'uso delle bolle di consegna dei combustibili, il monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. ***Dopo detto periodo di transizione, è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti due metodi di monitoraggio: i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni.*** Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.

Or. en

Emendamento 97

Sabine Wils

a nome del gruppo GUE/NGL

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

soppresso

Or. en

Motivazione

È opportuno tenere conto di altre emissioni, in questa fase e in generale.

Emendamento 98

Vilja Savisaar-Toomast

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 dell'Unione rappresenta un'opportunità per garantire una regolamentazione coerente del settore del trasporto marittimo rispetto alle principali emissioni nell'atmosfera. Il sistema MRV richiede pertanto il monitoraggio di CO₂, SO_x e NO_x di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL. Si tratta di una misura necessaria per garantire il rispetto dei provvedimenti legislativi adottati per ridurre i crescenti effetti nocivi per la salute dovuti all'inquinamento

atmosferico prodotto dal trasporto marittimo, evitando nel contempo di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili e disponibili in commercio.

Or. en

Emendamento 99
Satu Hassi

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 rappresenta un'opportunità di garantire una regolamentazione del settore del trasporto marittimo coerente con quella di altri settori, pertanto occorre che il monitoraggio del NO_x sia incluso anch'esso nella convenzione MARPOL, allegato VI, limitando nel contempo l'obbligo della misurazione diretta delle emissioni per le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate a partire dal 2020, garantendo che le apparecchiature di misurazione siano sufficientemente affidabili e disponibili in commercio. La combustione incompleta del metano (CH₄) nei cilindri dei motori delle navi a gas e le conseguenti fuoriuscite di metano dallo scarico devono essere altresì incluse nel sistema MRV delle emissioni di gas a effetto serra dovute al trasporto marittimo.

Or. en

Emendamento 100
Satu Hassi

Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) La Commissione dovrebbe presentare proposte entro il 2015 per richiedere il monitoraggio, la comunicazione e la verifica di altri inquinanti atmosferici disciplinati dall'allegato VI della convenzione MARPOL a partire dal 1° gennaio 2020.

Or. en

Emendamento 101
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione

Emendamento

(17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori *e* esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. Per ragioni di riservatezza è opportuno limitare alle medie annuali e ai dati complessivi la pubblicazione delle informazioni concernenti le emissioni, il consumo di carburante e l'efficienza. I dati trasmessi alla Commissione devono essere integrati con i dati statistici nella misura in cui siano pertinenti per l'elaborazione, la produzione e la diffusione di statistiche europee, ai sensi della decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat¹⁸.

(17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori ***ed*** esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. Per ragioni di riservatezza è opportuno limitare alle medie annuali ***per rotta*** e ai dati complessivi la pubblicazione delle informazioni concernenti le emissioni, il consumo di carburante e l'efficienza. I dati trasmessi alla Commissione devono essere integrati con i dati statistici nella misura in cui siano pertinenti per l'elaborazione, la produzione e la diffusione di statistiche europee, ai sensi della decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat¹⁸.

¹⁸ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

¹⁸ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

Or. de

Motivazione

È consigliabile che i dati relativi alle emissioni di una nave siano richiesti per rotta, in modo da intensificare l'utilizzo delle navi più rispettose dell'ambiente sulle rotte appropriate.

Emendamento 102
Corinne Lepage

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione

(17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori *e* esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. Per ragioni di riservatezza è opportuno limitare alle medie annuali e ai dati complessivi la pubblicazione delle informazioni concernenti le emissioni, il consumo di carburante e l'efficienza. I dati trasmessi alla Commissione devono essere integrati con i dati statistici nella misura in cui siano pertinenti per l'elaborazione, la produzione e la diffusione di statistiche europee, ai sensi della decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat¹⁸.

Emendamento

(17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori *ed* esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. Per ragioni di riservatezza è opportuno limitare alle medie annuali e ai dati complessivi la pubblicazione delle informazioni concernenti le emissioni, il consumo di carburante e l'efficienza. ***È tuttavia importante fornire ai noleggiatori e agli altri operatori del settore dati specifici per ogni rotta, allo scopo di rimuovere gli ostacoli sul mercato. Il presente regolamento cerca di trovare il giusto equilibrio al riguardo.*** I dati trasmessi alla Commissione devono essere integrati con i dati statistici nella misura in cui siano pertinenti per l'elaborazione, la produzione e la diffusione di statistiche europee, ai sensi della decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat¹⁸.

¹⁸ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

¹⁸ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

Or. fr

Emendamento 103

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

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. 339/93¹⁹.

¹⁹ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

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. 339/93¹⁹.

¹⁹ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

Or. en

Emendamento 104
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione

(20) Sulla base dell'esperienza nell'esecuzione di compiti analoghi relativi alla sicurezza marittima, è auspicabile che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) assista la Commissione nello svolgimento di taluni compiti.

Emendamento

(20) Sulla base dell'esperienza nell'esecuzione di compiti analoghi relativi alla sicurezza marittima, è auspicabile che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) assista la Commissione nello svolgimento di taluni compiti, **vale a dire esecuzione di analisi orizzontali in relazione all'attuazione della normativa e comunicazione dell'esito dei cicli di visite e ispezioni intrapresi.**

Or. en

Motivazione

È opportuno fornire un'idea sui compiti che spettano all'EMSA.

Emendamento 105
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione

(24) È opportuno che il sistema MRV dell'Unione funga da modello per l'istituzione di un sistema MRV globale **che è l'opzione preferibile in quanto potrebbe essere più efficace data la sua portata più ampia. In questo contesto, è necessario che la Commissione condivida su base regolare le informazioni pertinenti relative all'attuazione del presente regolamento con l'IMO e altri organismi internazionali competenti, e che siano comunicati all'IMO i dati pertinenti.** Una volta raggiunto un accordo

Emendamento

(24) È opportuno che il sistema MRV dell'Unione funga da modello per l'istituzione di un sistema MRV globale. Una volta raggiunto un accordo su un sistema MRV globale, la Commissione **rivede** il sistema MRV dell'Unione allo scopo di allinearli con il sistema globale.

su un sistema MRV globale, *è necessario che* la Commissione *riveda* il sistema MRV dell'Unione allo scopo di allinearli con il sistema globale.

Or. en

Emendamento 106
Satu Hassi

Proposta di regolamento
Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(24 bis) È opportuno che tutti i settori dell'economia contribuiscano a realizzare gli obiettivi climatici e le riduzioni delle emissioni dell'Unione. In caso di mancata attuazione prima del 2019 di un accordo internazionale che includa le emissioni del trasporto marittimo internazionale nei suoi obiettivi di riduzione nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale, è opportuno applicare un sistema di fissazione dei prezzi alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo per quanto riguarda le tratte di arrivo all'Unione, mentre per l'altra metà sono responsabili altri paesi.

Or. en

Emendamento 107
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Considerando 25

Testo della Commissione

Emendamento

(25) Al fine di avvalersi delle migliori pratiche e prove scientifiche disponibili, occorre delegare alla Commissione il

(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 CO₂ 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.

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 CO₂, **SO_x** e **NO_x** 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.

Or. en

Emendamento 108

Nils Torvalds

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, 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 Commissione²³.

Commissione²³.

²³ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

²³ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

Or. en

Emendamento 109
Georgios Koumoutsakos

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 Commissione²³.

²³ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

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, 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 Commissione²³.

²³ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

Or. en

Emendamento 110
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Considerando 27

Testo della Commissione

(27) L'obiettivo dell'azione proposta, vale a dire monitorare, comunicare e verificare le emissioni di CO₂ 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 CO₂, **SO_x** e **NO_x** 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.

Or. en

Emendamento 111

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Considerando 29

Testo della Commissione

(29) È opportuno che il presente regolamento entri in vigore il 1° luglio **2015** al fine di garantire che gli Stati membri e le parti interessate abbiano il tempo sufficiente per adottare le misure necessarie per l'efficace applicazione del presente regolamento prima del primo periodo di riferimento che inizia il 1° gennaio **2018**,

Emendamento

(29) È opportuno che il presente regolamento entri in vigore il 1° luglio **2014** al fine di garantire che gli Stati membri e le parti interessate abbiano il tempo sufficiente per adottare le misure necessarie per l'efficace applicazione del presente regolamento prima del primo periodo di riferimento che inizia il 1° gennaio **2016**,

Or. en

Emendamento 112
Christofer Fjellner

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 (CO₂) **e di altre informazioni pertinenti sul clima** in relazione alle navi 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.

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) in relazione alle navi 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.

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 113
Vilja Savisaar-Toomast

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 (CO₂)** e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi 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

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di CO₂, **SO_x e NO_x** e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi 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.

emissioni derivanti dal trasporto marittimo.

Or. en

Emendamento 114
Nils Torvalds

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 (CO₂) *e di altre informazioni pertinenti sul clima* in relazione alle navi 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.

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) in relazione alle navi 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.

Or. en

Emendamento 115
Satu Hassi

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 (CO₂)* e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi 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

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di *gas a effetto serra e la restituzione delle quote di emissioni corrispondenti* e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere in

emissioni di **CO₂** derivanti dal trasporto marittimo.

modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di **gas a effetto serra** derivanti dal trasporto marittimo.

Or. en

Emendamento 116
Georgios Koumoutsakos

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 (CO₂) e di altre informazioni pertinenti **sul clima** in relazione alle navi 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.

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altre informazioni pertinenti in relazione alle navi 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.

Or. en

Emendamento 117
Sabine Wils

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 (CO₂) e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi che arrivano circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere **in modo efficace dal**

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi che arrivano circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere la riduzione delle

punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto marittimo.

emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto marittimo.

Or. en

Motivazione

Si sconsiglia di esprimere l'intenzione della necessaria riduzione delle emissioni soggette alle restrizioni della proporzionalità dell'efficacia economica.

Emendamento 118
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a **5 000** tonnellate per le emissioni rilasciate durante le tratte effettuate dall'ultimo porto di scalo verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti che ricadono sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Emendamento

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a **3 000** tonnellate per le emissioni rilasciate durante le tratte effettuate dall'ultimo porto di scalo verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti che ricadono sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Or. en

Emendamento 119
Spyros Danellis

Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a **5 000** tonnellate per le emissioni rilasciate durante le tratte effettuate

Emendamento

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a **400** tonnellate per le emissioni rilasciate durante le tratte effettuate dall'ultimo porto

dall'ultimo porto di scalo verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti che ricadono sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

di scalo verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti che ricadono sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Or. en

Motivazione

Le navi di stazza lorda compresa tra 400 e 5 000 tonnellate producono solo il 10% delle emissioni di anidride carbonica, ma possono essere necessari sforzi sproporzionati ai fini della conformità rispetto alle navi di dimensioni maggiori. Esse rientrano a buon diritto nel campo di applicazione del regolamento, ma devono essere esonerate per il momento tramite una disposizione specifica.

Emendamento 120

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a **5 000** tonnellate per le emissioni rilasciate durante le tratte effettuate dall'ultimo porto di scalo verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti che ricadono sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Emendamento

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a **400** tonnellate per le emissioni rilasciate durante le tratte effettuate dall'ultimo porto di scalo verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti che ricadono sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Or. en

Emendamento 121
Satu Hassi

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 imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi senza mezzi di propulsione meccanica e le navi di Stato usate per scopi non commerciali. **Per quanto riguarda le navi da guerra e i macchinari navali ausiliari, la comunicazione è limitata all'articolo 10, lettere da a) a f).**

Or. en

Emendamento 122
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 3 – lettera a

Testo della Commissione

(a) "emissioni", il rilascio di CO₂ nell'atmosfera da parte delle navi di cui all'articolo 2;

Emendamento

(a) "emissioni", il rilascio di CO₂, **SO_x e NO_x** nell'atmosfera da parte delle navi di cui all'articolo 2;

Or. en

Emendamento 123
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 3 – lettera e

Testo della Commissione

(e) "verificatore", un soggetto giuridico che svolge attività di verifica accreditato da un

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 Consiglio²⁶ e del presente regolamento;

²⁶ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ e del presente regolamento ***o un'agenzia responsabile del sistema di modellazione delle emissioni di una nave;***

²⁶ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

Or. en

Motivazione

Includendo un'agenzia come verificatore, il regolamento consente agli armatori di utilizzare la modellazione come strumento di monitoraggio delle emissioni.

Emendamento 124
Christofer Fjellner

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

soppresso

Or. en

Emendamento 125
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 3 – lettera g

Testo della Commissione

(g) "altre informazioni pertinenti sul

Emendamento

(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*;

clima", informazioni relative *alle emissioni di CO₂ derivanti dal* consumo di carburante, *alla distanza percorsa* e all'efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e *indicare* le prestazioni *del trasporto marittimo*;

Or. en

Motivazione

L'attività di trasporto nella forma suggerita è considerata informazione sensibile della società e pertanto non viene trasmessa. In alternativa si suggerisce l'utilizzo della distanza percorsa.

Emendamento 126 **Georgios Koumoutsakos**

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", informazioni relative *alle emissioni di CO₂ dovute* al consumo di carburante, *alla distanza percorsa* e all'efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e *indicare* le prestazioni delle navi;

Or. en

Emendamento 127 **Françoise Grossetête**

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

Emendamento

(g) "altre informazioni pertinenti sul clima", informazioni relative al consumo di carburante, all'attività di trasporto, *alle*

all'efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e valutare le prestazioni delle navi;

possibilità di collegamento delle navi ormeggiate alla rete elettrica terrestre e all'efficienza energetica delle navi, che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e valutare le prestazioni delle navi;

Or. fr

Motivazione

Nelle città portuali, le emissioni delle navi rappresentano una fonte importante di inquinamento urbano. Il collegamento alla rete elettrica consentirebbe alle navi ormeggiate di spegnere i motori, eliminando in tal modo parte delle perturbazioni ambientali. Questa tecnologia è già matura e presenta molti vantaggi a livello ambientale, in aggiunta al potenziale industriale che può rappresentare.

Emendamento 128 Christofer Fjellner

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera h

Testo della Commissione

(h) "fattore di emissione", il ***tasso medio di emissione di un gas a effetto serra rispetto ai dati di attività di un flusso di fonti ipotizzando una completa ossidazione nel caso della combustione e una conversione completa per tutte le altre reazioni chimiche;***

Emendamento

(h) "fattore di emissione", il ***rapporto in termini di peso tra l'entità delle emissioni e la quantità di carburante consumato nel processo di combustione del motore;***

Or. en

Motivazione

L'attuale definizione non è chiara e considerato che il presente regolamento deve consentire la promozione di un accordo internazionale nell'ambito dell'IMO, è opportuno utilizzare la definizione di fattore di emissione utilizzata nel calcolo dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione.

Emendamento 129
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 3 – lettera k

Testo della Commissione

(k) "tonnellate di CO₂", tonnellaggio metrico di CO₂;

Emendamento

soppresso

Or. en

Emendamento 130
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 3 – lettera l bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(l bis) "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.

Or. en

Emendamento 131
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. Le società monitorano e comunicano per ogni nave **i parametri di emissione pertinenti** in un anno civile all'interno di ogni porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e per **le tratte** di arrivo e di partenza presso un porto situato sotto la

porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro a norma dei paragrafi da 2 a 6.

giurisdizione di uno Stato membro a norma dei paragrafi da 2 a 6.

Or. en

Emendamento 132
Christofer Fjellner

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 CO₂** 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.

Or. en

Emendamento 133
Georgios Koumoutsakos

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 risultanti dalla combustione dei carburanti. Le società applicano misure idonee a prevenire le lacune nei dati nel corso del periodo di riferimento.

Or. en

Emendamento 134
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Le società ottengono, registrano, compilano, analizzano e documentano i dati di monitoraggio, fra cui le ipotesi, i riferimenti, i fattori di emissione e i dati sulle attività, in un modo trasparente che consenta al verificatore la riproduzione della determinazione delle emissioni.

Emendamento

4. Le società ottengono, registrano, compilano, analizzano e documentano i dati di monitoraggio, fra cui le ipotesi, i riferimenti, i fattori di emissione e i dati sulle attività, in un modo trasparente, ***paragonabile ed esaustivo*** che consenta al verificatore la riproduzione della determinazione delle emissioni.

Or. en

Motivazione

Chiarimento della modalità di raccolta dei dati.

Emendamento 135
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

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.

Or. en

Emendamento 136
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni *e le altre informazioni pertinenti sul clima* per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **5 000** tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

Emendamento

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **3 000** tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

Or. en

Emendamento 137
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni *e le altre informazioni pertinenti sul clima* per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

Emendamento

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

Or. en

Emendamento 138
Satu Hassi

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti sul clima per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **5 000** tonnellate secondo **uno dei** metodi di cui all'allegato I.

Emendamento

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti sul clima per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **400** tonnellate secondo **i** metodi di cui all'allegato I.

Or. en

Emendamento 139
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti **sul clima** per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

Emendamento

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

Or. en

Emendamento 140
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti sul clima per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **5 000**

Emendamento

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti sul clima per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **400**

tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

tonnellate secondo uno dei *seguenti* metodi di cui all'allegato I:

(a) flussometri per i processi di combustione interessati;

(b) misurazione diretta delle emissioni.

Per un periodo di transizione di cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti sul clima secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

Or. en

Emendamento 141
Christofer Fjellner

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 *di CO₂* per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **3 000** tonnellate.

Or. en

Emendamento 142
Nils Torvalds

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

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 sul clima** per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate.

monitorare e comunicare le emissioni per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate.

Or. en

Emendamento 143
Georgios Koumoutsakos

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 5 000 tonnellate.

Or. en

Emendamento 144
Satu Hassi

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 **2015** 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 **400** tonnellate.

Or. en

Emendamento 145

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

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 **2015** 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 **400** tonnellate.

Or. en

Emendamento 146

Satu Hassi

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, per la prima volta dopo il **1°** gennaio **2018**, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo in un porto che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Emendamento

2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, per la prima volta dopo il **1°** gennaio **2016**, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo in un porto che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Or. en

Emendamento 147
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, **per la prima volta dopo il 1° gennaio 2018**, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo in un porto che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Emendamento

2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, **a partire dal 1° gennaio 2016**, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo in un porto che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Or. en

Motivazione

Sembra ragionevole introdurre un termine più ambizioso.

Emendamento 148
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, per la prima volta dopo il 1° gennaio **2018**, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo in un porto che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Emendamento

2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, per la prima volta dopo il 1° gennaio **2016**, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo in un porto che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Or. en

Emendamento 149
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione

3. Il piano di monitoraggio di cui al paragrafo 1 consta di una documentazione completa *e* trasparente della metodologia di monitoraggio di una determinata nave e contiene almeno i seguenti elementi:

Emendamento

3. Il piano di monitoraggio di cui al paragrafo 1 consta di una documentazione completa, trasparente *e paragonabile tra gli Stati membri* della metodologia di monitoraggio di una determinata nave e contiene almeno i seguenti elementi:

Or. en

Motivazione

È opportuno che le misurazioni siano paragonabili.

Emendamento 150
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

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 della nave* e il nome dell'armatore della nave;

Or. en

Emendamento 151
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera h – punto i

Testo della Commissione

Emendamento

(i) procedure, responsabilità e fonti di dati per stabilire e registrare la distanza per tratta percorsa; *soppresso*

Or. en

Emendamento 152
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera h – punto ii

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 153
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera h – punto iii

Testo della Commissione

Emendamento

(iii) procedure, responsabilità, formule e fonti di dati per determinare e registrare il tempo trascorso in mare tra il porto di partenza e il porto di arrivo; *soppresso*

Or. en

Emendamento 154
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

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 durante la navigazione in mari ghiacciati;

Or. en

Emendamento 155
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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

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.***

Or. en

Emendamento 156
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 8

Testo della Commissione

Emendamento

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi

dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano **su base annua** le emissioni per ogni nave e per **tratta**, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano le emissioni per ogni nave e per **le tratte tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo e su base annua per le tratte tra i porti negli Stati membri**, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Or. en

Emendamento 157
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 8

Testo della Commissione

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave **e per tratta**, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Emendamento

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Or. en

Motivazione

Le informazioni per tratta comportano pesanti oneri amministrativi per il trasporto marittimo a corto raggio ed è preferibile una comunicazione dei dati aggregati.

Emendamento 158
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 8

Testo della Commissione

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano **su base annua** le emissioni per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Emendamento

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano le emissioni per ogni nave e per tratta **o su base mensile o per tappa nei casi di navi che effettuano diverse tratte in brevi periodi di tempo e le comunicano su base annua**, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Or. en

Emendamento 159

Esther de Lange

Proposta di regolamento

Articolo 8

Testo della Commissione

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Emendamento

Dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave e per tratta **o su base mensile o per tappa per le navi che effettuano più tratte in brevi periodi di tempo**, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Or. en

Emendamento 160

Satu Hassi

Proposta di regolamento

Articolo 8

Testo della Commissione

Dal 1° gennaio **2018** le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Emendamento

Dal 1° gennaio **2016** le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Or. en

Emendamento 161

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Articolo 8

Testo della Commissione

Dal 1° gennaio **2018** le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Emendamento

Dal 1° gennaio **2016** le società, in base al piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni conformemente alla parte A dell'allegato I.

Or. en

Emendamento 162

Martin Callanan

Proposta di regolamento

Articolo 9 – titolo

Testo della Commissione

Monitoraggio per tratta

Emendamento

Monitoraggio per tratta ***o su base giornaliera***

Emendamento 163
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 9 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Sulla base del piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave e per ogni tratta **di arrivo e partenza in un porto soggetto alla giurisdizione** di uno Stato membro, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e dell'allegato II, le seguenti informazioni:

Emendamento

Sulla base del piano di monitoraggio approvato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave e per ogni tratta **tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo**, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e dell'allegato II, le seguenti informazioni:

Or. en

Emendamento 164
Christofer Fjellner

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;

Or. en

Motivazione

Il presente requisito aumenterebbe inutilmente gli oneri amministrativi delle società.

Emendamento 165
Martin Callanan

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;

Or. en

Emendamento 166
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera c

Testo della Commissione

(c) emissione di CO₂;

Emendamento

(c) emissione di CO₂, **SO_x e NO_x**;

Or. en

Emendamento 167
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera d

Testo della Commissione

(d) distanza percorsa;

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il

rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 168
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

(e) tempo trascorso in mare;

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 169
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

(e) tempo trascorso in mare;

soppresso

Or. en

Motivazione

Al fine di stimare le emissioni di CO₂, non è necessario fornire informazioni sull'attività di trasporto; la distanza percorsa fornirà informazioni pertinenti e sufficienti. Inoltre le informazioni sulle merci trasportate e sull'attività di trasporto sono considerate informazioni sensibili della società e non devono essere pertanto divulgate.

Emendamento 170
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera e

Testo della Commissione

(e) tempo trascorso in mare;

Emendamento

soppresso

Or. en

Emendamento 171
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

*(e 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;*

Or. en

Emendamento 172
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera f

Testo della Commissione

(f) merci trasportate;

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 173
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera f

Testo della Commissione

Emendamento

(f) merci trasportate;

soppresso

Or. en

Motivazione

Al fine di stimare le emissioni di CO₂, non è necessario fornire informazioni sull'attività di trasporto; la distanza percorsa fornirà informazioni pertinenti e sufficienti. Inoltre le informazioni sulle merci trasportate e sull'attività di trasporto sono considerate informazioni sensibili della società e non devono essere pertanto divulgate.

Emendamento 174
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera f

Testo della Commissione

Emendamento

(f) merci trasportate;

soppresso

Or. en

Emendamento 175
Esther de Lange

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera f

Testo della Commissione

Emendamento

(f) merci trasportate;

soppresso

Or. en

Emendamento 176
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera f

Testo della Commissione

(f) merci trasportate;

Emendamento

(f) ***volume delle*** merci trasportate;

Or. en

Emendamento 177
Spyros Danellis

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera f

Testo della Commissione

(f) merci trasportate;

Emendamento

(f) ***tipo e quantità delle*** merci trasportate;

Or. en

Motivazione

Sono importanti sia il tipo sia la quantità delle merci trasportate.

Emendamento 178
Spyros Danellis

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

Testo della Commissione

Emendamento

(f bis) condizioni meteorologiche;

Or. en

Motivazione

Le condizioni meteorologiche sono una misura necessaria per calcolare l'efficienza energetica.

Emendamento 179
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

(g) attività di trasporto.

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 180
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

(g) attività di trasporto.

soppresso

Or. en

Emendamento 181
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

(g) attività di trasporto.

soppresso

Or. en

Motivazione

Al fine di stimare le emissioni di CO₂, non è necessario fornire informazioni sull'attività di trasporto; la distanza percorsa fornirà informazioni pertinenti e sufficienti. Inoltre, le informazioni sulle merci trasportate e sull'attività di trasporto sono considerate informazioni sensibili della società e non devono essere pertanto divulgate.

Emendamento 182
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 9 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

(g) attività di trasporto.

soppresso

Or. en

Emendamento 183
Christofer Fjellner

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

Testo della Commissione

Emendamento

(g bis) per il trasporto marittimo d'altura con scalo in una serie di porti dell'UE, la tappa europea deve essere considerata un'unica tratta.

Emendamento 184
Nils Torvalds

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.

Or. en

Motivazione

Le emissioni di una nave che partecipa alle attività di ricerca e soccorso o ad altre situazioni di emergenza non devono rientrare nel campo di applicazione del regolamento.

Emendamento 185
Esther de Lange

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

Testo della Commissione

Emendamento

(g bis) se il monitoraggio è stato sospeso per un periodo a causa di situazioni di emergenza, come attività di salvataggio, le società monitorano la data e l'ora dell'inizio e della fine dei periodi indicati.

Or. en

Emendamento 186
Christofer Fjellner

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

Testo della Commissione

Emendamento

In deroga al comma 1, le navi che operano esclusivamente nel quadro del presente regolamento sono esentate dal monitoraggio delle emissioni per tratta.

Or. en

Emendamento 187
Martin Callanan

Proposta di regolamento
Articolo 9 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Il monitoraggio su base giornaliera è possibile solo se la nave effettua la stessa rotta più volte. La relazione deve pertanto contenere il numero dei viaggi totali in riferimento al giorno comunicato.

Or. en

Motivazione

Per un traffico regolare sulla stessa linea effettuato più volte al giorno, è opportuno introdurre una deroga per la comunicazione "per tratta", che indichi solo i numeri totali per il giorno comunicato. Una simile deroga è presente nelle direttive 2000/59/CE e 2002/59/CE.

Emendamento 188
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera a

Testo della Commissione

(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;***

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

Il presente requisito aumenterebbe inutilmente gli oneri amministrativi delle società.

Emendamento 189
Martin Callanan

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera a

Testo della Commissione

(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;***

Emendamento

(a) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante utilizzato;

Or. en

Emendamento 190
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera b

Testo della Commissione

(b) totale emissione di CO₂;

Emendamento

(b) totale emissione di CO₂, **SO_x** e **NO_x**;

Or. en

Emendamento 191
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera c

Testo della Commissione

(c) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Emendamento

(c) dato aggregato delle emissioni di CO₂, **SO_x** e **NO_x** di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Or. en

Emendamento 192
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera c

Testo della Commissione

(c) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Emendamento

(c) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro **per ogni tratta su ciascuna rotta**;

Or. de

Motivazione

Per ottenere informazioni sulle emissioni per rotta, è necessario aggiungere il riferimento alle rotte.

Emendamento 193
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera d

Testo della Commissione

(d) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Emendamento

(d) dato aggregato delle emissioni di CO₂, **SO_x e NO_x** di tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Or. en

Emendamento 194
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera d

Testo della Commissione

(d) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Emendamento

(d) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro **per ogni tratta su ciascuna rotta**;

Or. de

Motivazione

Per ottenere informazioni sulle emissioni per rotta, è necessario aggiungere il riferimento alle rotte.

Emendamento 195
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera e

Testo della Commissione

(e) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Emendamento

(e) dato aggregato delle emissioni di CO₂, **SO_x** e **NO_x** di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Or. en

Emendamento 196
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera e

Testo della Commissione

(e) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Emendamento

(e) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro **per ogni tratta su ciascuna rotta**;

Or. de

Motivazione

Per ottenere informazioni sulle emissioni per rotta, è necessario aggiungere il riferimento alle rotte.

Emendamento 197
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera f

Testo della Commissione

(f) emissioni di CO₂ nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro verificatesi all'ormeggio;

Emendamento

(f) emissioni di CO₂, **SO_x** e **NO_x** nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro verificatesi all'ormeggio;

Emendamento 198
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

(g) distanza totale percorsa;

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 199
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera h

Testo della Commissione

Emendamento

(h) tempo totale trascorso in mare;

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 200
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera h

Testo della Commissione

Emendamento

(h) tempo totale trascorso in mare;

soppresso

Or. en

Motivazione

Al fine di stimare le emissioni di CO₂, non è necessario fornire informazioni sull'attività di trasporto; la distanza percorsa fornirà informazioni pertinenti e sufficienti. Inoltre le informazioni sulle merci trasportate e sull'attività di trasporto sono considerate informazioni sensibili della società e non devono essere pertanto divulgate.

Emendamento 201
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera h

Testo della Commissione

Emendamento

(h) tempo totale trascorso in mare;

soppresso

Or. en

Emendamento 202
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

(i) attività di trasporto totale;

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il

rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 203
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

(i) attività di trasporto totale;

soppresso

Or. en

Emendamento 204
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

(i) attività di trasporto totale;

soppresso

Or. en

Motivazione

Al fine di stimare le emissioni di CO₂, non è necessario fornire informazioni sull'attività di trasporto; la distanza percorsa fornirà informazioni pertinenti e sufficienti. Inoltre le informazioni sulle merci trasportate e sull'attività di trasporto sono considerate informazioni sensibili della società e non devono essere pertanto divulgate.

Emendamento 205
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

(i) attività di trasporto totale;

soppresso

Or. en

Emendamento 206
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 10 – lettera j

Testo della Commissione

Emendamento

(j) efficienza energetica media.

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 207
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. A partire dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni **e a altre**

1. A partire dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni **di CO₂**

informazioni pertinenti sul clima che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 208 **Nils Torvalds**

Proposta di regolamento **Articolo 11 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

1. A partire dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni **e a altre informazioni pertinenti sul clima** che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Emendamento

1. A partire dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Or. en

Emendamento 209
Satu Hassi

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. A partire dal **2019**, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni e a altre informazioni pertinenti sul clima che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Emendamento

1. A partire dal **2017**, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni e a altre informazioni pertinenti sul clima che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Or. en

Emendamento 210
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. A partire dal **2019**, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni e a altre informazioni pertinenti sul clima che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Emendamento

1. A partire dal **2017**, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni e a altre informazioni pertinenti sul clima che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Or. en

Emendamento 211
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. A partire dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni e a altre informazioni pertinenti *sul clima* che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Emendamento

1. A partire dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni e a altre informazioni pertinenti che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.

Or. en

Emendamento 212
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera a – punto iii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(iii bis) la classe ghiaccio della nave;

Or. en

Emendamento 213
Christofer Fjellner

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

(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);

progettazione (EEDI) in base alla risoluzione dell'IMO MEPC.215 (63), ove applicabile);

Or. en

Emendamento 214

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 215

Martin Callanan

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera a – punto ix

Testo della Commissione

Emendamento

(ix) indirizzo, telefono, *fax* e indirizzo di posta elettronica di un referente;

(ix) indirizzo, telefono e indirizzo di posta elettronica di un referente;

Or. en

Emendamento 216

Christofer Fjellner

Proposta di regolamento

Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. 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.

Emendamento

3. In particolare, il verificatore garantisce che le emissioni **di CO₂** 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 **di CO₂** dichiarate nelle relazioni **siano** coerenti con i dati calcolati da altre fonti, conformemente agli allegati I e II.

Or. en

Emendamento 217

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. 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.

Emendamento

3. In particolare, il verificatore garantisce che le emissioni 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 dichiarate nelle relazioni **siano** coerenti con i dati calcolati da altre fonti, conformemente agli allegati I e II.

Or. en

Emendamento 218
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. 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.

Emendamento

3. 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 **siano** coerenti con i dati calcolati da altre fonti, conformemente agli allegati I e II.

Or. en

Emendamento 219
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 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.

Or. en

Emendamento 220
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 2 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

(e) i calcoli per determinare l'efficienza energetica;

soppresso

Or. en

Emendamento 221
Nils Torvalds

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

Or. en

Motivazione

La procedura di verifica descritta deve essere una soluzione per la società al fine di monitorare le emissioni delle navi e si consiglia pertanto la soppressione.

Emendamento 222

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Il verificatore deve svolgere i propri compiti con serietà, obiettività e professionalità e conoscere:

(a) le disposizioni del presente regolamento, nonché le specifiche e le norme adottate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 5;

(b) le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative attinenti alle attività sottoposte a verifica;

(c) tutte le informazioni esistenti sul rilevamento, sulla misurazione, sul calcolo e sulla comunicazione dei dati relativi alle emissioni a bordo delle navi.

Or. en

Emendamento 223

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Un verificatore che valuta i piani di monitoraggio e le relazioni sulle emissioni e che rilascia i documenti di verifica e di conformità di cui agli articoli 13 e 17 è accreditato per le attività che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento da parte di un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008.

1. Un verificatore, ***se diverso da un'agenzia intragovernativa***, che valuta i piani di monitoraggio e le relazioni sulle emissioni e che rilascia i documenti di verifica e di conformità di cui agli articoli 13 e 17 è accreditato per le attività che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento da parte di un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008.

Motivazione

Il campo di applicazione dell'articolo non deve riguardare i verificatori soggetti a giurisdizione governativa.

Emendamento 224
Satu Hassi

Proposta di regolamento
Capo III bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

CAPO III bis

**MISURE VOLTE A RIDURRE
L'IMPATTO SUL CLIMA DEL
TRASPORTO MARITTIMO**

Articolo 16 bis

Responsabilità per le emissioni

- 1. A partire dal 2019, a meno che non sia operativo per tale data un meccanismo globale volto a ridurre l'impatto sul clima del trasporto marittimo, le società restituiscono le quote di emissioni rilasciate ai sensi della direttiva 2003/87/CE alle autorità competenti degli Stati membri per la cancellazione pari alle loro emissioni sulle tratte di arrivo ai porti dell'UE durante il precedente anno civile, come verificate a norma dell'articolo 15, entro il 30 aprile di ogni anno.*
- 2. In deroga al paragrafo 1, le società possono invece apportare un contributo equivalente per le loro tratte di arrivo ai porti dell'UE al Fondo verde per il clima istituito ai sensi della convenzione UNFCCC sulla base di un prezzo di 25 EUR per tonnellata di equivalenti di CO₂ che aumenta in maniera lineare di 3 EUR ogni anno.*
- 3. Alla Commissione è conferito il potere*

di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 per indicare ulteriormente in cosa consistono gli obblighi di cui al paragrafo 1 e le modalità di applicazione della deroga di cui al paragrafo 2.

Or. en

Emendamento 225

Satu Hassi

Proposta di regolamento

Articolo 18

Testo della Commissione

Dal 30 giugno **2019** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

Emendamento

Dal 30 giugno **2017** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

Or. en

Emendamento 226

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Articolo 18

Testo della Commissione

Dal 30 giugno **2019** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

Emendamento

Dal 30 giugno **2017** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

Emendamento 227
Sabine Wils

Proposta di regolamento
Articolo 18

Testo della Commissione

Dal 30 giugno **2019** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

Emendamento

Dal 30 giugno **2017** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

Motivazione

Sembra ragionevole introdurre un termine più ambizioso.

Emendamento 228
Spyros Danellis

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

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Nel corso delle visite e delle ispezioni intraprese dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per monitorare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE 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;

Motivazione

L'EMSA effettua già 4-6 visite all'anno presso gli Stati membri per valutare l'attuazione del regime del controllo da parte dello Stato di approdo.

Emendamento 229**Georgios Koumoutsakos****Proposta di regolamento****Articolo 20 – paragrafo 1***Testo della Commissione*

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

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 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 230**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage****Proposta di regolamento****Articolo 20 – paragrafo 1***Testo della Commissione*

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

Emendamento

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.

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 **2015** e provvedono a notificare senza indugio alla Commissione le eventuali modifiche di tali disposizioni.

Or. en

Emendamento 231
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Articolo 21

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 21

soppresso

Pubblicazione delle informazioni

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.

2. La pubblicazione di cui al paragrafo 1 comprende le seguenti informazioni:

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

(b) l'identità dell'armatore (nome e indirizzo dell'armatore e sede principale di attività);

- (c) efficienza tecnica della nave (EEDI o EIV, a seconda dei casi);*
- (d) emissioni annuali di CO₂;*
- (e) consumo annuo complessivo di carburante per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;*
- (f) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di gas a effetto serra per la distanza percorsa di viaggi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;*
- (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;*
- (h) tempo totale annuo trascorso in mare nelle tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;*
- (i) applicazione della metodologia per il monitoraggio;*
- (j) la data di rilascio e la data di validità del documento di conformità;*
- (k) l'identità del verificatore che ha approvato la relazione sulle emissioni.*

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

4. L'EMSA assiste la Commissione nel suo lavoro per ottemperare a quanto disposto dagli articoli 11, 12, 17 e 21 del presente regolamento, a norma del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷.

²⁷ *GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.*

Motivazione

L'articolo suggerisce che le informazioni sensibili delle compagnie di trasporto marittimo devono essere pubblicate e se ne consiglia la soppressione.

Emendamento 232
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 21

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 21

soppresso

Pubblicazione delle informazioni

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.

2. La pubblicazione di cui al paragrafo 1 comprende le seguenti informazioni:

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

(b) l'identità dell'armatore (nome e indirizzo dell'armatore e sede principale di attività);

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

(d) emissioni annuali di CO₂;

(e) consumo annuo complessivo di carburante per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;

(f) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di gas a effetto serra per la distanza percorsa di viaggi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;

(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;

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

(i) applicazione della metodologia per il monitoraggio;

(j) la data di rilascio e la data di validità del documento di conformità;

(k) l'identità del verificatore che ha approvato la relazione sulle emissioni.

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

4. L'EMSA assiste la Commissione nel suo lavoro per ottemperare a quanto disposto dagli articoli 11, 12, 17 e 21 del presente regolamento, a norma del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷.

²⁷ *GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.*

Or. en

Emendamento 233
Martin Callanan

Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Or. en

Emendamento 234

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 235

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

(d) emissioni annuali di CO₂;

(d) emissioni annuali di CO₂, **SO_x** e **NO_x**;

Or. en

Emendamento 236

Christofer Fjellner

Proposta di regolamento

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera f

Testo della Commissione

Emendamento

***(f) consumo di carburante medio annuo
ed emissioni di gas a effetto serra per la
distanza percorsa di viaggi che rientrano
nel campo di applicazione del presente
regolamento;***

soppresso

Or. en

Emendamento 237
Christofer Fjellner

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

Or. en

Emendamento 238
Vilja Savisaar-Toomast

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

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

Or. en

Emendamento 239
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera h

Testo della Commissione

(h) tempo totale annuo trascorso in mare

Emendamento

soppresso

nelle tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;

Or. en

Emendamento 240
Christofer Fjellner

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 trasporto marittimo.

Emendamento

3. La Commissione pubblica una relazione annuale sulle emissioni *di CO₂* relative al trasporto marittimo.

Or. en

Emendamento 241
Georgios Koumoutsakos

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 *garantisce l'allineamento ai pertinenti regolamenti internazionali adottati dall'IMO.*

Or. en

Emendamento 242

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Articolo 22 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Qualora non venga raggiunto un accordo internazionale sulle misure globali volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo dopo tre anni dalla prima pubblicazione delle informazioni di cui all'articolo 21, la Commissione propone l'attuazione di un sistema di determinazione dei prezzi delle emissioni del trasporto marittimo internazionale.

Or. en

Emendamento 243

Christofer Fjellner

Proposta di regolamento

Articolo 23

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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 **di CO₂**, nonché di migliorare l'accuratezza delle informazioni richieste relative al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni **di CO₂**.

Emendamento 244
Georgios Koumoutsakos

Proposta di regolamento
Articolo 23

Testo della Commissione

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

È conferito il potere di adottare atti delegati al fine di integrare e modificare le disposizioni degli allegati I e II *per allineare gli allegati ai pertinenti regolamenti internazionali secondo quanto deciso dall'IMO*, onde *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. *Detto potere 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.*

Emendamento 245
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

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 agli articoli 15, 16 e 23 è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal 1° luglio **2014**.

Emendamento 246
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Articolo 26 – punto 2

Regolamento (UE) n. 525/2013

Articolo 21 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

(1) "Gli Stati membri riferiscono alla Commissione entro il 15 gennaio di ogni anno ("anno X") per l'anno X-2, le emissioni di CO₂ del trasporto marittimo ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX.

Emendamento

(1) "Gli Stati membri riferiscono alla Commissione entro il 15 gennaio di ogni anno ("anno X") per l'anno X-2, le emissioni di CO₂, **SO_x** e **NO_x** del trasporto marittimo ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX.

Or. en

Emendamento 247
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Articolo 26 – punto 2

Regolamento (UE) n. 525/2013

Articolo 21 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

(2) La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma [dell'articolo 25 del presente regolamento] per specificare i requisiti per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ del trasporto marittimo ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX e tenendo conto, se del caso, delle pertinenti decisioni adottate dagli organi dell'UNFCCC e del protocollo di Kyoto o di accordi che ne derivano o succedono loro nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale.

Emendamento

(2) La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma [dell'articolo 25 del presente regolamento] per specificare i requisiti per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂, **SO_x** e **NO_x** del trasporto marittimo ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX e tenendo conto, se del caso, delle pertinenti decisioni adottate dagli organi dell'UNFCCC e del protocollo di Kyoto o di accordi che ne derivano o succedono loro nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale.

Emendamento 248
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Articolo 26 – punto 2
Regolamento (UE) n. 525/2013
Articolo 21 bis – paragrafo 3

Testo della Commissione

(3) La Commissione adotta atti di esecuzione per definire la struttura, il formato e la procedura di presentazione a cura degli Stati membri delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto marittimo, ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'[articolo 26, paragrafo 2]."

Emendamento

(3) La Commissione adotta atti di esecuzione per definire la struttura, il formato e la procedura di presentazione a cura degli Stati membri delle emissioni di CO₂, **SO_x** e **NO_x** prodotte dal trasporto marittimo, ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'[articolo 26, paragrafo 2]."

Emendamento 249
Spyros Danellis

Proposta di regolamento
Articolo 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 26 bis

Deroga

Le disposizioni del presente regolamento non si applicano alle navi di stazza lorda compresa tra 400 e 5 000 tonnellate.

Motivazione

Le navi di stazza lorda compresa tra 400 e 5 000 tonnellate producono solo il 10% delle emissioni di anidride carbonica, ma possono essere necessari sforzi sproporzionati ai fini della conformità rispetto alle navi di dimensioni maggiori. Esse rientrano nell'ambito del regolamento, ma devono essere esonerate per il momento sebbene conformi alla proposta della Commissione.

Emendamento 250

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Articolo 27

Testo della Commissione

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio **2015**.

Emendamento

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio **2014**.

Or. en

Emendamento 251

Christofer Fjellner

Proposta di regolamento

Allegato I – Titolo

Testo della Commissione

Metodi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di **gas a effetto serra e di altre informazioni pertinenti sul clima**

Emendamento

Metodi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di **CO₂**

Or. en

Emendamento 252

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Allegato I – Titolo

Testo della Commissione

Metodi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra **e di altre informazioni pertinenti sul clima**

Emendamento

Metodi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra

Or. en

Emendamento 253

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta di regolamento

Allegato I – parte A – comma 7

Testo della Commissione

È necessario **applicare** fattori di emissione appropriati per i biocarburanti e i combustibili non fossili alternativi.

Emendamento

È necessario **utilizzare** fattori di emissione appropriati **di cui all'allegato V della direttiva 2009/28/CE e all'allegato IV della direttiva 98/70/CE** per i biocarburanti e i combustibili non fossili alternativi. **Nella misura in cui nella legislazione dell'Unione non siano disponibili fattori di emissione appropriati per i biocarburanti e i combustibili non fossili alternativi, sono utilizzati i valori predefiniti per i fattori di emissione dei carburanti.**

Or. en

Emendamento 254

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – comma 3 – lettera a

Testo della Commissione

(a) bolla di consegna del carburante (BDN) e rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi;

Emendamento

(a) bolla di consegna del carburante (BDN) e rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi **e monitoraggio dei**

serbatoi dei combustibili a bordo;

Or. en

Motivazione

I metodi a) e b) sono ritenuti essenzialmente identici e si suggerisce pertanto di unirli.

Emendamento 255
Spyros Danellis

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

(a) bolla di consegna del carburante (BDN) e rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi;

Emendamento

(a) bolla di consegna del carburante (BDN) e rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi ***fino al 1° luglio 2017***;

Or. en

Motivazione

Il monitoraggio tramite BDN è più accurato rispetto ad altri strumenti ed è l'unico che non può essere automatizzato. Di conseguenza, presenta maggiore possibilità di errore umano e frode e la relativa verifica da parte delle autorità è costosa e dispendiosa in termini di tempo. Affinché funga da modello per un efficace sistema globale, l'MRV dell'UE deve essere affidabile e accurato e pertanto deve utilizzare solo sistemi automatizzati. Può essere tuttavia necessario dover concedere ad alcune navi più obsolete altro tempo per l'installazione di sistemi automatizzati.

Emendamento 256
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

(b) monitoraggio a bordo degli oli combustibili in serbatoio;

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

I metodi a) e b) sono ritenuti essenzialmente identici e si suggerisce pertanto di unirli.

Emendamento 257

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

(d bis) modellazione con informazioni sul movimento della nave (AIS) e dati specifici della nave.

Or. en

Emendamento 258

Satu Hassi

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

Per le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate si applicano i metodi c) e d) fino al 31 dicembre 2019 e la misurazione diretta delle emissioni è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2020.

Or. en

Emendamento 259

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 1 – comma 1

Testo della Commissione

Questo metodo è basato sulla quantità e sul tipo di carburante, definito sulla BDN unitamente a rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi mediante letture del serbatoio. Il carburante consumato nel periodo di riferimento è dato dal carburante disponibile all'inizio del periodo, cui vanno aggiunte le consegne e detratto il carburante disponibile alla fine del periodo e il carburante non soggetto a bunkeraggio tra l'inizio del periodo e la fine del periodo.

Emendamento

Questo metodo è basato sulla quantità e sul tipo di carburante, definito sulla BDN **(laddove disponibile)**, unitamente a rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi mediante letture del serbatoio. Il carburante consumato nel periodo di riferimento è dato dal carburante disponibile all'inizio del periodo, cui vanno aggiunte le consegne e detratto il carburante disponibile alla fine del periodo e il carburante non soggetto a bunkeraggio tra l'inizio del periodo e la fine del periodo.

Or. en

Emendamento 260
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – punto 1 – comma 2

Testo della Commissione

Il periodo ***comprende il tempo intercorso tra due porti di scalo o il tempo trascorso all'interno di un porto. Per il carburante usato durante un periodo, il tipo di carburante e il contenuto di zolfo devono essere specificati.***

Emendamento

Il carburante consumato nel periodo di riferimento è dato dal carburante disponibile all'inizio del periodo di riferimento, cui vanno aggiunte le consegne e detratto il carburante disponibile alla fine del periodo di riferimento e il carburante non soggetto a bunkeraggio tra l'inizio del periodo di riferimento e la fine del periodo di riferimento. Inoltre, le letture del serbatoio di carburante per tutti i serbatoi presenti a bordo vengono effettuate all'inizio e alla fine di ciascuna tratta al fine stabilire il consumo di carburante per tratta.

Il periodo comprende il tempo intercorso tra due porti di scalo o il tempo trascorso all'interno di un porto. Per il carburante usato durante un periodo, il tipo di carburante necessario deve essere

specificato.

Or. en

Emendamento 261

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 1 – comma 3

Testo della Commissione

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).

Emendamento

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), ***si utilizzano solo i rilevamenti delle letture del carburante e degli oli combustibili presenti nei serbatoi.***

Or. en

Emendamento 262

Spyros Danellis

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 1 – comma 5 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) la densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato incaricato dell'analisi del carburante, laddove disponibile;

Or. en

Motivazione

La densità reale del carburante determinata in un laboratorio incaricato dell'analisi del carburante, nei casi in cui la società lo possiede, è più accurata rispetto alla densità standard per il tipo di carburante utilizzato e pertanto deve essere inclusa come possibilità.

Emendamento 263
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – punto 1 – comma 5 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) l'utilizzo dei valori della densità standard delle tabelle figuranti all'allegato III;

Or. en

Emendamento 264
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – punto 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Metodo B: Monitoraggio dei serbatoi a bordo

soppresso

Questo metodo si basa sulle letture del serbatoio di carburante per tutti i serbatoi presenti a bordo. Le letture avvengono tutti i giorni quando la nave è in mare e ogniqualvolta la nave è in fase di bunkeraggio o debunkeraggio.

Le variazioni cumulative del livello di carburante nel serbatoio tra due letture costituiscono il carburante consumato nel periodo considerato.

Per periodo s'intende il tempo intercorso tra due porti di scalo o il tempo trascorso all'interno di un porto. Per il carburante usato durante un periodo, il tipo di carburante e il contenuto di zolfo devono essere specificati.

Le letture del serbatoio del carburante sono effettuate con metodi adeguati, come i sistemi automatizzati, scandagli e metri a nastro. Il metodo dello scandaglio e

l'incertezza associata sono specificati nel piano di monitoraggio di cui all'articolo 6.

Qualora la quantità di rifornimento del carburante o la quantità di carburante rimasta nel serbatoio è determinata in unità di volume, espresso in litri, la società converte tale quantità da volume in massa utilizzando i valori di densità effettivi. La società determina la densità reale optando per:

(a) sistemi di misurazione a bordo;

(b) la densità misurata dal fornitore di carburante al momento del rifornimento e registrato su un'apposita fattura o sulla bolla di consegna.

La densità effettiva è espressa in kg/litro e determinata per la temperatura applicabile per una misura specifica. Quando i valori di densità effettivi non sono disponibili, un fattore di densità standard per il tipo di carburante pertinente è applicato dopo l'approvazione da parte del verificatore.

Or. en

Motivazione

I metodi A e B sono ritenuti essenzialmente identici e si suggerisce pertanto di unirli.

Emendamento 265
Spyros Danellis

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – punto 2 – comma 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;

Or. en

Motivazione

La densità reale del carburante determinata in un laboratorio incaricato dell'analisi del carburante, nei casi in cui la società lo possieda, è più accurata rispetto alla densità standard per il tipo di carburante utilizzato e pertanto deve essere inclusa come possibilità.

Emendamento 266

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 3 – comma 2

Testo della Commissione

Per periodo s'intende il tempo intercorso tra due porti di scalo o il tempo trascorso all'interno di un porto. Per il carburante usato durante un periodo, il tipo di carburante e il contenuto di zolfo devono essere monitorati.

Emendamento

Le misurazioni dei flussi di carburante vengono effettuate all'inizio e alla fine di un periodo di riferimento e all'inizio e alla fine di ciascuna tratta al fine di stabilire il consumo di carburante per tratta.

Or. en

Emendamento 267

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 3 – comma 4 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) l'utilizzo dei valori della densità standard delle tabelle figuranti all'allegato III.

Or. en

Emendamento 268
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – punto 4 – comma 1

Testo della Commissione

La misurazione diretta delle emissioni può essere utilizzata per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e per le emissioni che si verificano nei porti situati nella giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂ **emesso comprende quello emesso** dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte. **Per le navi la cui comunicazione si basa su questo metodo, il consumo di carburante è calcolato utilizzando le emissioni di CO₂ misurate e il fattore di emissione applicabile dei carburanti pertinenti.**

Emendamento

La misurazione diretta delle emissioni può essere utilizzata per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e per le emissioni che si verificano nei porti situati nella giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂, **il SO_x e il NO_x emessi comprendono quelli emessi** dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte.

Or. en

Emendamento 269
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – punto 4 – comma 1

Testo della Commissione

La misurazione diretta delle emissioni può essere utilizzata per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e per le emissioni che si verificano nei porti situati nella giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂ emesso comprende quello emesso dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte. **Per le navi la cui comunicazione si basa su questo metodo, il consumo di carburante è calcolato utilizzando le emissioni di CO₂ misurate e il fattore di emissione**

Emendamento

La misurazione diretta delle emissioni può essere utilizzata per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e per le emissioni che si verificano nei porti situati nella giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂ emesso comprende quello emesso dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte.

applicabile dei carburanti pertinenti.

Or. en

Emendamento 270

Satu Hassi

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 4 – comma 1

Testo della Commissione

La misurazione diretta delle emissioni può essere utilizzata per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e per le emissioni che si verificano nei porti situati nella giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂ emesso comprende quello emesso dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte. ***Per le navi la cui comunicazione si basa su questo metodo, il consumo di carburante è calcolato utilizzando le emissioni di CO₂ misurate e il fattore di emissione applicabile dei carburanti pertinenti.***

Emendamento

La misurazione diretta delle emissioni può essere utilizzata per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e per le emissioni che si verificano nei porti situati nella giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂ emesso comprende quello emesso dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte.

Or. en

Motivazione

Le navi con un monitoraggio continuo ottengono informazioni accurate sulle loro emissioni e non devono ritrasformarle in consumo di carburante.

Emendamento 271

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Allegato I – parte B – punto 4 – comma 2

Testo della Commissione

Questo metodo si basa sulla determinazione dei flussi di emissione di

Emendamento

Questo metodo si basa sulla determinazione dei flussi di emissione di

CO₂ in camini di scarico (imbuti) moltiplicando la concentrazione di CO₂ del gas di scarico per il flusso dei gas di scarico.

CO₂, **SO_x** e **NO_x** in camini di scarico (imbuti) moltiplicando la concentrazione di CO₂ del gas di scarico per il flusso dei gas di scarico.

Or. en

Emendamento 272
Nils Torvalds

Proposta di regolamento
Allegato I – parte B – punto 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Metodo D bis: modellazione con informazioni sul movimento della nave (AIS) e dati specifici della nave.

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 CO₂ calcolate sono confrontate con il registro degli oli minerali della nave e le BDN al fine di individuare e correggere eventuali differenze.

Or. en

Emendamento 273
Christofer Fjellner

Proposta di regolamento
Allegato II

Testo della Commissione

Emendamento

[...]

soppresso

Or. en

Motivazione

Il sistema MRV deve, in questa fase iniziale, riguardare solo le emissioni di CO₂ e potrebbe essere completato con altre informazioni pertinenti sul clima in una fase successiva. Esiste il rischio che i requisiti dell'UE di comunicazione dell'efficienza in questa fase possano ostacolare lo sviluppo dell'IMO.

Emendamento 274

Nils Torvalds

Proposta di regolamento

Allegato II

Testo della Commissione

Emendamento

[...]

soppresso

Or. en

Emendamento 275

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Allegato II – parte B – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

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 CO₂ per distanza** e le emissioni di CO₂ per **attività di trasporto**, calcolati come segue:

L'efficienza energetica media è monitorata utilizzando almeno **due** indicatori, il consumo di carburante per distanza e le emissioni di CO₂, **SO_x e NO_x** per **distanza**, calcolati come segue:

Or. en

Emendamento 276

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Allegato II – parte B – comma 5

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Or. en

Emendamento 277

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Allegato II – parte B – comma 6

Testo della Commissione

Emendamento

Emissioni di CO₂ per distanza = emissioni totali annue di CO₂ / distanza totale percorsa

Emissioni di CO₂, SO_x e NO_x per distanza = emissioni totali annue di CO₂, SO_x e NO_x / distanza totale percorsa

Or. en

Emendamento 278

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta di regolamento

Allegato II – parte B – comma 7

Testo della Commissione

Emendamento

Emissioni di CO₂ per attività di trasporto = emissioni totali annue di CO₂ / attività di trasporto totale

soppresso

Or. en