



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

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

---

**2013/0224(COD)**

8.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROGETTO DI RELAZIONE**

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio  
concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di  
anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il  
regolamento (UE) n. 525/2013  
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

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

Relatore: Theodoros Skylakakis

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione
- \*\*\* Procedura di approvazione
- \*\*\*I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- \*\*\*II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- \*\*\*III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

### ***Emendamenti a un progetto di atto***

#### **Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne**

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

#### **Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato**

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	41



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

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

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0480),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0201/2013),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del...<sup>1</sup>,
  - visto il parere del Comitato delle regioni del...<sup>2</sup>,
  - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0000/2013),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

---

<sup>1</sup> GU C ... /Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

<sup>2</sup> GU C ... /Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

## Emendamento 1

### Proposta di regolamento Titolo 1

#### *Testo della Commissione*

Proposta di  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO  
EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
concernente il monitoraggio, la  
comunicazione e la verifica delle emissioni  
di *anidride carbonica* generate dal  
trasporto marittimo e che modifica il  
regolamento (UE) n. 525/2013  
(Testo rilevante ai fini del SEE)

#### *Emendamento*

Proposta di  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO  
EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
concernente il monitoraggio, la  
comunicazione e la verifica delle emissioni  
di *gas a effetto serra* generate dal trasporto  
marittimo e che modifica il regolamento  
(UE) n. 525/2013  
(Testo rilevante ai fini del SEE)

Or. en

## Emendamento 2

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

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 3

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

#### **Emendamento 4**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 5**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(1 quinquies) Il Libro bianco della Commissione "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" del 2011 chiede una riduzione, entro il 2050, delle emissioni del trasporto marittimo del 40% (e se praticabile del 50%) rispetto ai livelli del 2005.***

Or. en

## **Emendamento 6**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en



## Emendamento 7

### Proposta di regolamento Considerando 3

#### *Testo della Commissione*

(3) Secondo i dati forniti dall'IMO, il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi potrebbero essere ridotti **fino al 75%** mediante l'applicazione di misure operative e l'utilizzo delle tecnologie esistenti; una parte significativa di tali misure può essere considerata economicamente efficiente dal momento che la riduzione dei costi del carburante compensa gli eventuali costi operativi o di investimento.

#### *Emendamento*

(3) Secondo i dati forniti dall'IMO, il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi potrebbero essere ridotti **del 25-75%** mediante l'applicazione di misure operative e l'utilizzo delle tecnologie esistenti; una parte significativa di tali misure può essere considerata economicamente efficiente **e capace di offrire al settore benefici netti**, dal momento che la riduzione dei costi del carburante compensa gli eventuali costi operativi o di investimento.

Or. en

## Emendamento 8

### Proposta di regolamento Considerando 4

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(4) Al fine di ridurre le emissioni di anidride carbonica dovute al trasporto marittimo a livello dell'Unione, la migliore soluzione è 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 **al fine di raccogliere dati aggregati su tali emissioni**, 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. en

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 6

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento Considerando 7

#### *Testo della Commissione*

(7) L'introduzione di un sistema MRV dell'Unione dovrebbe portare a una riduzione delle emissioni **fino al 2% rispetto allo status quo e a una riduzione dei costi netti complessivi fino a 1,2 miliardi di EUR** entro il 2030, in quanto

#### *Emendamento*

(7) L'introduzione di un sistema MRV dell'Unione dovrebbe portare a una riduzione delle emissioni entro il 2030, in quanto potrebbe contribuire alla rimozione degli ostacoli sul mercato, in particolare quelli legati alla mancanza di informazioni

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.

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.

Or. en

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento Considerando 8

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 12

### 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 in relazione al clima, ***per*** 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 13

### 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***

#### *Emendamento*

(12) Al fine di ***garantire la coerenza con il diritto internazionale vigente, in particolare con la convenzione MARPOL, allegato VI, il sistema MRV dovrebbe applicarsi alle navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate.***

*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.*

Or. en

#### **Emendamento 14**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

*soppresso*

Or. en

#### **Emendamento 15**

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

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

(16) **Il sistema MRV offre l'opportunità di garantire una regolamentazione del settore del trasporto marittimo coerente con quella di altri settori, pertanto occorre che il monitoraggio del NO<sub>x</sub> sia incluso anch'esso nella convenzione MARPOL, allegato VI, evitando nel contempo** di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili e disponibili in commercio.

Or. en

**Emendamento 16**

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

*Testo della Commissione*

**Emendamento 17**

**Proposta di regolamento  
Considerando 17**

*Testo della Commissione*

(17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori e esercenti

*Emendamento*

**(16 bis) La convenzione MARPOL prevede l'applicazione obbligatoria dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) alle nuove navi e l'impiego dei piani di gestione per l'efficienza energetica delle navi (SEEMP) nell'intera flotta mondiale.**

Or. en

*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 Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. 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 Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

Or. en

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento Considerando 25**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Or. en

## Emendamento 19

### Proposta di regolamento Considerando 27

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento Articolo 1



*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di **gas a effetto serra** e di altre informazioni pertinenti 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 **gas a effetto serra** derivanti dal trasporto marittimo.

Or. en

**Emendamento 21**

**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 22**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 23**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – lettera a**

*Testo della Commissione*

(a) "emissioni", il rilascio di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera da parte delle navi di cui all'articolo 2;

*Emendamento*

(a) "emissioni", il rilascio di CO<sub>2</sub> *e NO<sub>x</sub>* nell'atmosfera da parte delle navi di cui all'articolo 2;

Or. en

**Emendamento 24**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – lettera b**

*Testo della Commissione*

(b) "porto di scalo", il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri, escluse le soste per il solo scopo di rifornimento di carburante o viveri e/o il cambiamento dell'equipaggio;

*Emendamento*

(b) "porto di scalo", il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri, escluse le soste per il solo scopo di rifornimento di carburante o viveri e/o il cambiamento dell'equipaggio, *la sosta in bacino di carenaggio, le riparazioni e le soste in porto per una situazione di emergenza, di pericolo o per il solo scopo di trovare un*

*riparo da condizioni meteorologiche avverse;*

Or. en

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera g**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(g) "altre informazioni pertinenti sul clima", informazioni relative al consumo di carburante e all'efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e valutare le prestazioni delle navi;

Or. en

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – comma 1 – lettera j**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 27

### Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera k

*Testo della Commissione*

**(k) "tonnellate di CO<sub>2</sub>", tonnellaggio metrico di CO<sub>2</sub>;**

*Emendamento*

**soppresso**

Or. en

## Emendamento 28

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 29

### 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 porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro a norma

*Emendamento*

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

dei paragrafi da 2 a 6.

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

Or. en

### **Emendamento 30**

#### **Proposta di regolamento Articolo 5 – comma 1**

##### *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 uno dei metodi di cui all'allegato I.

Or. en

### **Emendamento 31**

#### **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 sul clima per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a **400** tonnellate.

Or. en

## Emendamento 32

### Proposta di regolamento

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

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

**(i)** motori principali;

**(ii)** motori ausiliari;

**(iii)** caldaie;

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

Or. en

## Emendamento 33

### Proposta di regolamento

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

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 34**

### **Proposta di regolamento**

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

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

## **Emendamento 35**

### **Proposta di regolamento**

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

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

## **Emendamento 36**

### **Proposta di regolamento**

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

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Or. en

## Emendamento 37

### Proposta di regolamento

#### Articolo 7 – comma 2 – lettera a

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 38

### Proposta di regolamento

#### Articolo 8 – comma 1 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 39

### Proposta di regolamento

#### Articolo 9 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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



**Emendamento 40**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(c bis) emissione di NO<sub>x</sub>;*

Or. en

**Emendamento 41**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(e) tempo trascorso in mare;

(e) tempo trascorso in mare *e all'ormeggio*;

Or. en

**Emendamento 42**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(f) merci trasportate;*

*soppresso*

Or. en

### **Emendamento 43**

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

*Testo della Commissione*

*(g) attività di trasporto.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

### **Emendamento 44**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(f bis) efficienza energetica, come definita  
nell'allegato II;*

Or. en

### **Emendamento 45**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 46

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 47

### Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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;***

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

Or. en

## Emendamento 48

### Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(b) totale emissione di CO<sub>2</sub>;

(b) totale emissione di CO<sub>2</sub> ***e NO<sub>x</sub>***;

Or. en

## **Emendamento 49**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera c**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(c) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Or. en

## **Emendamento 50**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera d**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(d) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> di tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Or. en

## **Emendamento 51**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera e**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(e) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Or. en

## **Emendamento 52**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera f**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(f) emissioni di CO<sub>2</sub> *e* NO<sub>x</sub> nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro verificatesi all'ormeggio;

Or. en

## **Emendamento 53**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera h**

#### *Testo della Commissione*

(h) tempo totale trascorso in mare;

#### *Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 54**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera i**

#### *Testo della Commissione*

(i) *attività di trasporto totale*;

#### *Emendamento*

(i) *efficienza energetica, come definita nell'allegato II*;

Or. en

## Emendamento 55

### Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera j

*Testo della Commissione*

***(j) efficienza energetica media.***

*Emendamento*

***soppresso***

Or. en

## Emendamento 56

### Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera a – punto iv

*Testo della Commissione*

(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);

*Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 57

### Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 58

### Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 2 – lettera e

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(e) i calcoli per determinare l'efficienza energetica, **come definita nell'allegato II**;

Or. en

## Emendamento 59

### Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione pubblica le emissioni comunicate a norma dell'articolo 11, **nel rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali per la tutela del legittimo interesse economico, ai sensi degli articoli 3 e 4 della direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>26 bis</sup>.**

---

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

Or. en

## Emendamento 60

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

**soppresso**

Or. en

## **Emendamento 61**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera b**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

**soppresso**

Or. en

## **Emendamento 62**

**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);**

**(c) efficienza tecnica della nave (EEDI, *ove applicabile*);**

Or. en

## **Emendamento 63**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera d**



*Testo della Commissione*

(d) emissioni annuali di CO<sub>2</sub>;

*Emendamento*

(d) emissioni annuali di CO<sub>2</sub> **e NO<sub>x</sub>**;

Or. en

**Emendamento 64**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera f**

*Testo della Commissione*

**(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;**

*Emendamento*

**(f) efficienza energetica annua media, come definita nell'allegato II;**

Or. en

**Emendamento 65**

**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 sulle tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;

Or. en

## Emendamento 66

### 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 *per armonizzare le norme dell'Unione con le norme internazionali.*

Or. en

## Emendamento 67

### 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 alla Commissione, alle condizioni stabilite ai sensi dell'articolo 24, *solo* 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 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.

Or. en

## Emendamento 68

### Proposta di regolamento

#### Articolo 26 – paragrafo 2

Regolamento (UE) n. 525/2013

Articolo 21 bis – paragrafo 2

#### *Testo in vigore*

(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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> 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.

Or. en

## Emendamento 69

### Proposta di regolamento

#### Articolo 26 – paragrafo 2

Regolamento (UE) n. 525/2013

Articolo 21 bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

#### *Testo in vigore*

#### *Emendamento*

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

*migliora tale valutazione facendo riferimento ai progressi scientifici e ai dati sul traffico marittimo.*

Or. en

## **Emendamento 70**

**Proposta di regolamento  
ALLEGATO I – lettera B – punto 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 71**

**Proposta di regolamento  
ALLEGATO I – lettera B – punto 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Quando le BDN non sono disponibili a bordo delle navi, in particolare quando il carico è utilizzato come 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 72

### Proposta di regolamento

#### ALLEGATO I – lettera 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 CO<sub>2</sub> **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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> **e il NO<sub>x</sub> emessi comprendono quelli emessi** dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte.

Or. en

## Emendamento 73

### Proposta di regolamento

#### ALLEGATO I – lettera B – punto 4 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

Questo metodo si basa sulla determinazione dei flussi di emissione di CO<sub>2</sub> in camini di scarico (imbuti) moltiplicando la concentrazione di CO<sub>2</sub> del gas di scarico per il flusso dei gas di scarico.

##### *Emendamento*

Questo metodo si basa sulla determinazione dei flussi di emissione di CO<sub>2</sub> **e NO<sub>x</sub>** in camini di scarico (imbuti) moltiplicando la concentrazione di CO<sub>2</sub> **e NO<sub>x</sub>** del gas di scarico per il flusso dei gas di scarico.

Or. en

## Emendamento 74

### Proposta di regolamento ALLEGATO II – lettera A – comma 4

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

## Emendamento 75

### Proposta di regolamento ALLEGATO II – lettera A – comma 5

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

## Emendamento 76

### Proposta di regolamento ALLEGATO II – lettera B – comma 3

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

L'efficienza energetica media è monitorata utilizzando **due** indicatori, il consumo di carburante per distanza **e** le emissioni di CO<sub>2</sub> **e NO<sub>x</sub>** per distanza, calcolati come segue:

*trasporto*, calcolati come segue:

Or. en

### **Emendamento 77**

#### **Proposta di regolamento ALLEGATO II – lettera 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 78**

#### **Proposta di regolamento ALLEGATO II – lettera B – comma 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Emissioni di CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> per distanza = emissioni totali annue di CO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> / distanza totale percorsa

Or. en

### **Emendamento 79**

#### **Proposta di regolamento ALLEGATO II – lettera B – comma 7**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

*soppresso*

*di trasporto totale*

Or. en



## MOTIVAZIONE

### Introduzione

Il settore del trasporto marittimo svolge un ruolo essenziale nell'economia europea. È responsabile di una percentuale notevole del trasporto internazionale di merci tra i paesi dell'UE-27 e il resto del mondo e fornisce, allo stesso tempo, un contributo significativo al trasporto di merci all'interno dell'UE. Nel 2010, secondo la pubblicazione "EU TRANSPORT in figures, 2012", nel settore del trasporto marittimo sono state trasportate merci per circa 1 400 miliardi di tonnellate-chilometro (tkm) nell'UE-27, al secondo posto dopo il trasporto su strada (1 800 miliardi di tkm). Il trasporto marittimo ha un'importanza inferiore quando si tratta di trasporto passeggeri all'interno dell'UE-27, in termini di numero di passeggeri trasportati; resta, comunque, un importante modo di trasporto in zone dove gli altri modi di trasporto sono limitati dalla conformazione geografica (per esempio nelle isole).

A causa della dipendenza dai combustibili fossili e del fatto che si tratta di una delle fonti di emissioni antropogeniche meno regolamentate, le emissioni del settore del trasporto marittimo contribuiscono sia all'inquinamento atmosferico che al cambiamento climatico. Le ripercussioni ambientali del settore derivanti da emissioni quali il biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), gli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>), il metano (CH<sub>4</sub>), il particolato e il nero di carbonio generati da trasporti marittimi effettuati in acque europee contribuiscono fino al 10-20% delle emissioni a livello mondiale da parte dei trasporti marittimi. Quando si prende in considerazione tutto il traffico dei trasporti marittimi nazionali e internazionali che arrivano o partono da porti dell'UE-27, il contributo può raggiungere addirittura il 30%, quando si tratta di CO<sub>2</sub>. Una recente relazione tecnica del SEE (n. 4/2013) si è occupata degli effetti del settore sulla qualità dell'aria e sul cambiamento climatico in Europa. Le stime indicano che le emissioni di NO<sub>x</sub> generate da trasporti marittimi internazionali in acque europee sono in crescita e potrebbero raggiungere il medesimo livello delle fonti terrestri dal 2020 in avanti. A livello mondiale, le emissioni del trasporto marittimo di inquinanti atmosferici e gas a effetto serra (GHG) con un'incidenza diretta e indiretta sul cambiamento climatico indicano un netto effetto di raffreddamento nonostante l'aumento significativo delle emissioni di CO<sub>2</sub>. La prevista riduzione delle emissioni di SO<sub>2</sub> e particolato del trasporto marittimo internazionale porterà a una riduzione dell'effetto diretto di raffreddamento da aerosol sull'Europa. La relazione SEE mette in luce l'importanza di tenere conto del duplice effetto delle emissioni generate dal trasporto marittimo internazionale sulla qualità dell'aria e sul cambiamento climatico. Pertanto, un sistema integrato di misurazione, comunicazione e verifica e (MRV) delle emissioni di inquinanti atmosferici e gas a effetto serra contribuirà a fornire migliori informazioni sui benefici collaterali e sulle scelte di compromesso delle politiche correlate in Europa.

### Contesto normativo e sfide tecnologiche

Nel quadro della definizione di politiche internazionali ed europee per la qualità dell'aria e il clima, è emersa l'esigenza di una regolamentazione internazionale delle emissioni generate dalle navi. Nel 1997 è stato aggiunto un nuovo allegato alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL). L'allegato VI della convenzione

MARPOL intende ridurre al minimo le emissioni generate dalle navi [SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, sostanze che distruggono l'ozono (ODS), composti organici volatili (COV)] e il loro contributo all'inquinamento locale dell'aria e ai problemi ambientali globali. L'allegato VI è entrato in vigore il 19 maggio 2005 e un allegato VI riveduto, con limiti di emissione notevolmente più rigorosi, è entrato in vigore il 1° luglio 2010. Nel 2007, secondo le stime, le emissioni generate dal trasporto marittimo internazionale avevano contribuito per circa il 2,7% alle emissioni globali di CO<sub>2</sub>. L'IMO ha anche adottato misure tecniche e operative obbligatorie per l'efficienza energetica, al fine di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> nell'ambito del trasporto marittimo internazionale.

A livello dell'UE, la direttiva 2009/29/CE prevede "una proposta volta ad includere le emissioni del trasporto marittimo internazionale [...] nell'obiettivo comunitario di riduzione in vista dell'entrata in vigore dell'atto proposto entro il 2013". Nel 2011, il Libro bianco sui trasporti della Commissione ha chiesto che "le emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al settore del trasporto marittimo dovrebbero essere ridotte del 40% (e, se praticabile, del 50%) entro il 2050 rispetto ai livelli del 2005". L'anno scorso, la Commissione ha annunciato che non avrebbe rispettato tale scadenza, senza avanzare una proposta per limitare le emissioni. Nel giugno 2013, la Commissione ha presentato una proposta per un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo internazionale. In parallelo, la Commissione ha pubblicato una comunicazione con punti di discussione aperti su come integrare, in futuro, le emissioni del trasporto marittimo internazionale nelle politiche dell'UE per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

In futuro si prevede una notevole crescita del commercio mondiale in ragione del previsto incremento della popolazione di due miliardi di persone nei prossimi decenni, oltre alla partecipazione attiva di altri due miliardi di persone all'economia mondiale. Questa crescita rappresenta una sfida per il settore marittimo circa il rispetto dell'obiettivo di emissioni richiesto per ottenere una stabilizzazione delle temperature globali. In parallelo, quindi, è necessario sviluppare anche tecnologie e prassi da applicare in futuro per la qualità/cambio del carburante, le tecnologie di riduzione delle emissioni e le misure operative per le navi.

### **Osservazioni del relatore**

Il presente regolamento offre l'opportunità di adottare un approccio europeo per un sistema MRV che comprenda sia i gas a effetto serra che gli inquinanti atmosferici generati dal settore dei trasporti marittimi. Tale approccio consentirà all'Europa di sviluppare, nel prossimo futuro, politiche di riduzione delle emissioni per il settore marittimo coerenti con le politiche globali in tema di clima, inquinamento atmosferico e tutela della salute umana. È quindi necessario ampliarne il campo di applicazione, includendo il sistema MRV per le emissioni di NO<sub>x</sub> in aggiunta a quello per le emissioni di CO<sub>2</sub>. Sia le emissioni marittime di CO<sub>2</sub> che quelle di NO<sub>x</sub> stanno aumentando in modo significativo, con una pesante incidenza sul cambiamento climatico. Analogamente al regolamento (UE) n. 525/2013 relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione concernente il settore dell'aviazione, viene proposta una valutazione degli effetti ambientali del trasporto marittimo sul clima globale mediante una modifica del suddetto regolamento. Sulla base di tale valutazione, la Commissione deve affrontare gli effetti ambientali delle emissioni marittime che comprendono particolato, nero di carbonio e CH<sub>4</sub>, oltre ad altre attività che generano emissioni di inquinanti atmosferici e gas a effetto serra, ovvero l'utilizzo di refrigeranti da

parte dei pescherecci e le emissioni per evaporazione durante le operazioni di carico e scarico dei carburanti e della merce alla rinfusa (ad esempio COV e particolato).

La Commissione ha proposto di limitare il campo di applicazione del regolamento alle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate. Per migliorare la copertura delle emissioni e rafforzare la coerenza con altre norme internazionali, come quelle contenute nell'allegato VI della convenzione MARPOL, il campo di applicazione deve essere esteso a tutte le navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate. Dato che questo limite è stato proposto nel quadro di discussioni in sede IMO, consentirebbe di allineare le norme dell'UE a un possibile quadro internazionale futuro.

Benché sia importante garantire che il presente regolamento affronti le emissioni marittime nel modo più coerente possibile, è altrettanto essenziale concentrare l'attenzione sugli elementi più importanti e limitare i costi di attuazione e gli oneri amministrativi. Analogamente, le imprese non devono essere obbligate a pubblicare informazioni sensibili dal punto di vista commerciale e potenzialmente fuorvianti. Il relatore propone pertanto di escludere l'attività di trasporto dalle altre informazioni pertinenti per il clima, dato che non riguarda la misurazione delle emissioni. Il mercato marittimo ha già, in ragione degli alti costi dei carburanti, incentivi elevati per il miglioramento della sua efficienza energetica e l'efficienza energetica dell'attività di trasporto nella vita reale è una questione molto più complessa, che non può essere determinata senza una conoscenza delle specifiche circostanze di mercato che influenzano le decisioni degli armatori e degli operatori marittimi. Senza la conoscenza dei carichi disponibili, della loro massa rispetto al peso, delle condizioni meteorologiche, dei prezzi pertinenti, delle limitazioni geografiche e di altro genere, dei tempi di consegna ecc., la reale efficienza energetica di una tratta e i suoi effetti sul benessere sociale non possono essere determinati. Al contrario, la pubblicazione parziale di tali informazioni potrebbe generare disinformazione nell'opinione pubblica circa l'effettiva efficienza energetica e far sorgere inutili controversie.