



2021/0210(COD)

28.6.2022

PARERE

della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Relatore per parere: Rasmus Andresen

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

L'ultima relazione dell'IPCC trae conclusioni inequivocabili: l'influenza umana ha riscaldato l'atmosfera, l'oceano e la terra e tali cambiamenti climatici indotti dall'uomo stanno già influenzando molti estremi meteorologici e climatici anche in Europa¹. Al fine di prevenire un ulteriore riscaldamento globale al di sopra di 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali, è imperativa un'azione per il clima internazionale ed europea che sia rapida e ambiziosa in tutti i settori economici.

L'ambizione generale dell'obiettivo di neutralità climatica dell'UE per il 2050, l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e le proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %" rappresentano solo un timido inizio: per limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C e per adempiere ai nostri obblighi nell'ambito dell'accordo di Parigi, l'UE deve raggiungere un'economia a zero emissioni, altamente efficiente dal punto di vista energetico e basata completamente sulle energie rinnovabili al più tardi entro il 2040. Gli studi hanno dimostrato che un tale sistema non solo è tecnologicamente possibile, ma anche economicamente e socialmente vantaggioso per l'UE².

Considerando che il traffico marittimo rappresenta la causa di circa l'11 % delle emissioni di CO₂ derivanti dai trasporti nell'Unione europea e il 3-4 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE, risulta particolarmente importante stimolare una rapida transizione ecologica del settore marittimo. Infatti, a meno che non vengano intraprese ulteriori azioni, si prevede che le emissioni del trasporto marittimo a livello europeo aumentino ulteriormente dell'86 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050³, mentre l'adozione di misure di efficienza energetica e di fonti di energia rinnovabili dovrebbe rimanere limitata.

La proposta FuelEU Maritime della Commissione parte con buone intenzioni, ma manca di ambizione in una serie di aspetti che il relatore cerca di affrontare per dare un maggiore impulso alla transizione ecologica giusta dell'intera catena del valore e della forza lavoro del settore marittimo.

Il settore marittimo europeo svolgerà un ruolo di primo piano nella transizione del settore globale del trasporto marittimo. L'ambizione del relatore consiste nel sostenere e incoraggiare gli sforzi del settore verso la transizione energetica e garantire una competitività sostenibile sul mercato globale. Attraverso un chiaro quadro legislativo europeo e maggiori sforzi per promuovere l'innovazione europea nel settore marittimo, la nostra industria sarà rafforzata.

Promuovere misure di efficienza operativa ed energetica

¹ IPCC, 2021: Summary for Policymakers. (Sintesi per i decisori politici). In: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (Climate Change 2021: le basi fisico-scientifiche. Contributo del gruppo di lavoro I alla sesta relazione di valutazione del gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici) [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, e B. Zhou (a cura di)]. In corso di stampa.

² Cfr. ad esempio i) CAN Europe "Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario" (Costruire uno scenario energetico compatibile con l'accordo di Parigi): <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii) Mark Z. Jacobson (2020). 100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything (Energia pulita e rinnovabile al 100 % e stoccaggio per tutto) <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSBook/WWSBook.html>; iii) LUT University for SolarPower Europe: [100 % Renewable Europe – SolarPower Europe](#)

³ Quarto studio dell'IMO sui gas a effetto serra.

Ridurre il fabbisogno energetico e migliorare l'efficienza energetica sono i presupposti per raggiungere la neutralità climatica al minor costo possibile⁴. Purtroppo, fino ad oggi, nessuna legislazione dell'UE incentiva efficacemente le misure di efficienza energetica nel settore marittimo. Ciò costituisce, a sua volta, un grosso rischio per la capacità del settore di conseguire presto l'azzeramento delle emissioni.

Per questo motivo, il relatore segue le linee guida sull'applicazione del principio "l'efficienza energetica al primo posto"⁵ e adotta un approccio integrato introducendo l'obiettivo di stimolare una rapida adozione di misure operative e di efficienza energetica da parte delle compagnie di navigazione, in modo che per le varie attività marittime sia richiesta la quantità minima di energia. Rispecchia e integra quanto già votato dal Parlamento europeo sul regolamento MRV (COM(2019)0038)⁶, i cui negoziati sono attualmente tenuti in stallo dal Consiglio. Il relatore ritiene che tale obiettivo sia particolarmente adatto all'interno di questo regolamento, il quale si occupa espressamente della decarbonizzazione del settore. Un obiettivo di riduzione delle emissioni per ogni attività di trasporto ha il potenziale infatti di stimolare gli armatori e gli operatori ad attuare le misure di efficienza operativa ed energetica disponibili che ritengono più adatte alle loro esigenze, come la navigazione lenta, l'ottimizzazione della velocità e della pianificazione, la propulsione eolica, i rivestimenti antivegetativi, l'elettrificazione da fonti rinnovabili e lo stoccaggio di energia, ma anche la digitalizzazione e l'ottimizzazione della logistica.

Il relatore suggerisce altresì di ricompensare in modo più accurato e proporzionale e, quindi, incentivare fonti energetiche o tecnologie di propulsione più efficienti, affinché l'energia utilizzata a bordo e all'ormeggio rispetti le disposizioni del presente regolamento.

Rafforzare gli obiettivi di riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra

Oltre alle misure di efficienza operativa ed energetica, è necessario un obiettivo di intensità di gas a effetto serra più rigoroso nel tempo per stimolare il passaggio dai combustibili fossili alle alternative rinnovabili sostenibili. Tuttavia, i livelli inizialmente proposti dalla Commissione non solo non permettono di raggiungere le emissioni zero, contravvenendo così all'obbligo del settore definito dall'accordo di Parigi⁷, ma nemmeno di garantire che solo le fonti rinnovabili siano promosse per conseguire l'obiettivo.

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Il Green Deal europeo" (COM(2019) 640 final).

⁵ Raccomandazione della Commissione del 28.9.2021 C (2021)7014 "L'efficienza energetica al primo posto: dai principi alla pratica. Orientamenti ed esempi per l'attuazione nel processo decisionale del settore energetico e oltre".

⁶ Emendamenti adottati dal Parlamento europeo il 16 settembre 2020 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi ([COM\(2019\)0038](#) – C8-0043/2019 – [2019/0017\(COD\)](#))

⁷ Consulenza legale: Inclusion of emissions from international aviation and shipping in nationally determined contributions (Inclusione delle emissioni del trasporto aereo e marittimo internazionale nei contributi determinati a livello nazionale); 2021; E. Dehon, avvocato; pubblicato da Transport and Environment (T&E).

Il relatore ritiene essenziale fornire un forte segnale normativo per stimolare l'innovazione verde e incoraggiare l'iniziativa⁸. Pertanto, suggerisce un percorso di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra compatibile con un'economia dell'UE altamente efficiente dal punto di vista energetico e completamente basata sulle energie rinnovabili entro il 2040, utilizzando la migliore ricerca disponibile. L'Università di tecnologia di Lappeenranta-Lahti (LUT, Finlandia) sta attualmente finalizzando tale modellazione, fornendo anche, per la prima volta, un percorso specifico a emissioni zero entro il 2040 per il settore della navigazione marittima⁹. Aziende che agiscono a livello globale e importanti attori economici hanno dichiarato tale obiettivo generale fattibile e auspicabile, in quanto costituisce un supporto normativo cruciale per la transizione del settore¹⁰.

Nell'ottica di aumentare l'ambizione e di garantire che ciascuno svolga il proprio ruolo, il relatore propone di estendere il campo di applicazione del regolamento per contemplare un'ampia gamma di categorie di navi al di sopra delle 400 tonnellate di stazza lorda. La soglia inizialmente proposta esclude il 45 % delle navi e i calcoli sulla base dei dati di Marine Benchmark suggeriscono l'esclusione del 15 % delle emissioni invece del presunto 10 %. In termini pratici ciò si tradurrebbe nell'emissione continua di un totale di fino a 25,8 Mt, valore paragonabile alle emissioni totali di CO₂ della Danimarca nel 2020, senza un percorso chiaro per incentivare la riduzione delle emissioni in futuro¹¹. Alla luce del fatto che le tecnologie a zero emissioni sono già disponibili per le navi più piccole (specialmente le celle a combustibile a idrogeno verde e le batterie elettriche), è fondamentale incoraggiare la loro ulteriore adozione, e quindi lo sviluppo del mercato di tali tecnologie in modo che diventino disponibili più facilmente anche per le navi più grandi.

Incentivare l'adozione di fonti di energia rinnovabili e sostenibili

L'ambizione della relazione della commissione ITRE dovrebbe essere quella di delineare un percorso chiaro su come incoraggiare solo le fonti di energia e combustibili alternativi che sono veramente sostenibili, rinnovabili e scalabili.

Ciò richiede un approccio globale che tenga conto accuratamente delle emissioni di metano, per esempio del GNL, considerando il significativo potenziale di riscaldamento globale a breve termine del metano. Il GNL, essendo un combustibile fossile che emette grandi quantità di metano lungo tutto il suo ciclo di vita, ed essendo il suo utilizzo come combustibile per uso marittimo più dannoso per il clima del diesel fossile che sostituisce, non dovrebbe essere sovvenzionato da alcun sostegno politico, come è stato anche recentemente raccomandato dalla Banca mondiale¹². L'analisi della Banca mondiale sottolinea altresì che le implicazioni

⁸ Sono degni di nota coloro che per primi si sono impegnati per un trasporto a zero emissioni entro il 2040 <https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>

⁹ Verts/ALE & LUT, 2022. Risultati preliminari per analisi interne; lo studio completo sarà pubblicato all'inizio della primavera;

¹⁰ https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf

¹¹ Transport & Environment; (2022); Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals (Impatti sul clima delle deroghe alle proposte per i trasporti dell'UE); https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf

¹² Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping (Il ruolo del GNL nella transizione verso un trasporto marittimo a basse e zero emissioni di carbonio). Banca mondiale, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> Licenza: CC BY 3.0 IGO.

di investimento aggregato di una conversione in due fasi (dal petrolio al GNL, seguito dal GNL a zero emissioni di carbonio) potrebbero ammontare a costi di investimento aggiuntivi fino a 186 miliardi di dollari, rispetto a una conversione in una sola fase dagli attuali oli combustibili per uso navale ottenuti dal petrolio ad oli a zero emissioni di carbonio.

Al fine di garantire modelli aziendali sostenibili, un tale approccio globale comporta anche una valutazione dell'intero ciclo di vita delle diverse tecnologie, compresi i biocarburanti. Ciò comprende la considerazione della disponibilità limitata di biocarburanti avanzati, la domanda di quelli in altri settori difficili da decarbonizzare come l'aviazione, e i limiti generali del pianeta, in cui un eccessivo affidamento sui biocarburanti ottenuti da colture comporterebbe un aumento dei prezzi degli alimenti e significative emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'espansione dei terreni coltivati a livello globale¹³.

Il relatore propone pertanto di concentrare gli strumenti di sostegno politico su quelle alternative rinnovabili che sono veramente sostenibili e scalabili. Propone altresì una quota minima obbligatoria di combustibili rinnovabili di origine non biologica, così come un moltiplicatore che premi in particolar modo gli investimenti in tali combustibili in sede di valutazione del rispetto degli obiettivi di intensità di gas a effetto serra. Tali misure, combinate con la limitazione del meccanismo di raggruppamento ai combustibili a zero emissioni e alle tecnologie a zero emissioni, rafforzeranno ulteriormente la motivazione economica degli investimenti in tal senso, rendendoli quindi più competitivi dal punto di vista dei costi e aumentandone la diffusione.

Garantire la leadership e la competitività europee

Il relatore è fortemente convinto che, in quanto commissione per l'industria, la posizione della commissione ITRE debba stimolare ancora di più la leadership europea nelle tecnologie verdi del settore e, quindi, la sua competitività nel settore globale della navigazione.

L'ambizione della relazione deve essere inoltre intesa come un forte mandato per l'UE e i suoi Stati membri a sostenere soluzioni complementari di pari o superiore ambizione a livello dell'IMO. Essere i primi a prendere l'iniziativa a livello normativo non è solo un modo per garantire che l'UE sia in grado di influenzare proattivamente gli standard globali, ma anche un'opportunità per preservare la leadership tecnologica europea e creare e mantenere posti di lavoro ben retribuiti lungo l'intera catena del valore marittimo in Europa.

Ciononostante, il relatore riconosce che la transizione costituirà una sfida significativa per le industrie europee e quindi sostiene con forza la proposta di destinare le entrate derivanti dalle sanzioni verso la transizione del settore attraverso un fondo dedicato all'Oceano. Al fine di garantire l'uso ottimale di tali risorse, il relatore propone di specificare ulteriormente all'interno di questo regolamento la destinazione e lo scopo previsto per tali fondi, per incanalarli dove sono più necessari. Ciò include il rapido miglioramento dell'efficienza energetica e operativa delle navi, la diffusione di tecnologie di propulsione a zero emissioni alimentate da fonti di energia rinnovabili, e l'adozione di combustibili rinnovabili, così come la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze. Inoltre, il 20 % delle entrate derivanti dalle sanzioni annualmente sarà utilizzato per contribuire alla protezione, al ripristino e alla

¹³ Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors (Obiettivi di intensità di carbonio nei trasporti per l'Unione europea - Settori stradale e dell'aviazione), 2021, A. Christensen. <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

migliore gestione degli ecosistemi marini. Tale approccio è in diretto allineamento con la posizione permanente del PE sul regolamento MRV (COM(2019)0038).

Rafforzare la trasparenza, la raccolta e la pubblicazione dei dati

Al fine di garantire un'applicazione efficace e d'impatto, il relatore propone di rafforzare il coinvolgimento delle autorità pubbliche e la trasparenza nei confronti del pubblico. Un ruolo più spiccato delle autorità pubbliche e quindi il controllo pubblico saranno ottenuti conferendo la responsabilità di imporre e riscuotere le sanzioni all'autorità di gestione. Inoltre, con una migliore raccolta e la pubblicazione dei dati in una banca dati pubblica, aperta e trasparente, è ulteriormente rafforzata la capacità del pubblico, compresi il Parlamento europeo, i ricercatori e la società civile, di controllare la conformità.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento

Titolo 1

Testo della Commissione

Proposta di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Emendamento

Proposta di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sull'uso di combustibili *e fonti energetiche* rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Il trasporto marittimo rappresenta circa il 75 % del commercio estero dell'UE

Emendamento

(1) Il trasporto marittimo rappresenta circa il 75 % del commercio estero dell'UE

e il 31 % del commercio interno dell'UE in termini di volume. Allo stesso tempo, il traffico navale da e verso i porti appartenenti allo Spazio economico europeo genera circa l'11 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE derivanti dai trasporti e il 3-4 % del totale delle emissioni di CO₂ dell'UE. Ogni anno nei porti degli Stati membri si imbarcano o sbarcano 400 milioni di passeggeri, di cui circa 14 milioni sulle navi da crociera. Il trasporto marittimo è pertanto una componente essenziale del sistema di trasporto europeo e svolge un ruolo cruciale per l'economia europea. Il mercato del trasporto marittimo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici dell'Unione e non solo, per cui è indispensabile garantire condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto marittimo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro politico chiaro e armonizzato in cui gli operatori del trasporto marittimo, i porti e altri operatori del settore possano operare in condizioni di pari opportunità. Qualora si verificassero distorsioni del mercato, queste rischiano di mettere gli operatori navali o i porti in una posizione di svantaggio rispetto ai concorrenti del settore del trasporto marittimo o di altri settori dei trasporti. Ciò, a sua volta, può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto marittimo e una perdita di connettività per i cittadini e le imprese.

e il 31 % del commercio interno dell'UE in termini di volume. Allo stesso tempo, il traffico navale da e verso i porti appartenenti allo Spazio economico europeo genera circa l'11 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE derivanti dai trasporti e il 3-4 % del totale delle emissioni di CO₂ dell'UE. ***In assenza di ulteriori interventi, le emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo a livello globale ed europeo dovrebbero aumentare entro il 2050 dell'86 % rispetto ai livelli del 1990.*** Ogni anno nei porti degli Stati membri si imbarcano o sbarcano 400 milioni di passeggeri, di cui circa 14 milioni sulle navi da crociera. Il trasporto marittimo è pertanto una componente essenziale del sistema di trasporto europeo e svolge un ruolo cruciale per l'economia europea ***e il suo impatto ambientale e climatico deve essere affrontato rapidamente.*** Il mercato del trasporto marittimo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici dell'Unione e non solo, per cui è indispensabile garantire condizioni di parità ***tenendo conto, tra l'altro, delle specifiche circostanze nazionali derivanti da fattori esterni, quali il clima, le condizioni meteorologiche o la morfologia geografica.*** La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto marittimo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro politico chiaro, ***prevedibile*** e armonizzato in cui gli operatori del trasporto marittimo, i porti e altri operatori del settore possano operare in condizioni di pari opportunità. Qualora si verificassero distorsioni del mercato, queste rischiano di mettere gli operatori navali o i porti in una posizione di svantaggio rispetto ai concorrenti del settore del trasporto marittimo o di altri settori dei trasporti. Ciò, a sua volta, può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto marittimo, ***una perdita di posti di lavoro*** e una perdita di connettività per i cittadini e le imprese. ***È quindi essenziale che l'Unione stabilisca un percorso ambizioso per una rapida transizione ecologica del settore marittimo***

al fine di mantenere e promuovere ulteriormente la sua leadership globale e il suo vantaggio competitivo nelle tecnologie, nei servizi e nelle soluzioni verdi del settore e di stimolare ulteriormente la creazione di posti di lavoro e la trasformazione delle relative catene del valore.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Il settore marittimo occupa 2 milioni di cittadini europei e apporta all'economia un contributo pari a 149 miliardi di EUR. A ogni milione di EUR generato nel settore del trasporto marittimo, corrispondono 1,8 milioni di EUR generati negli altri settori dell'economia dell'Unione. Il trasporto marittimo è anche un'attività fondamentale per collegare le isole e le zone periferiche del continente.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

Emendamento

(2) Per rafforzare l'impegno dell'Unione in materia di clima nell'ambito dell'accordo di Parigi, stabilire le misure da adottare per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e tradurre l'impegno politico in un obbligo giuridico, la Commissione ha adottato la proposta (modificata) di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge

(2) Per rafforzare l'impegno dell'Unione in materia di clima nell'ambito dell'accordo di Parigi, stabilire le misure da adottare per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e tradurre l'impegno politico in un obbligo giuridico, la Commissione ha adottato la proposta (modificata) di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge

europea sul clima)¹⁹, nonché la comunicazione "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa"²⁰. Ciò integra anche l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. **Di conseguenza**, sono necessari vari strumenti strategici complementari per **promuovere l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio prodotti in modo sostenibile, anche nel settore del trasporto marittimo**. Lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie **necessarie** devono avvenire **entro il 2030 per prepararsi ai cambiamenti ancora più rapidi che seguiranno**.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

europea sul clima)¹⁹, nonché la comunicazione "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa"²⁰. Ciò integra anche l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. **Per garantire che il settore marittimo raggiunga un obiettivo a zero emissioni entro il 2050**, sono necessari vari strumenti strategici complementari per **migliorare prima l'efficienza energetica e operativa del settore e promuovere la rapida adozione e produzione di energie rinnovabili sostenibili. I cambiamenti**, lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie **necessari** devono avvenire **il prima possibile per garantire che l'Unione sia sulla buona strada per conseguire il suo obiettivo climatico ed energetico del 2030 e la neutralità climatica al più tardi entro il 2050**.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Attualmente il mix di combustibili nel settore marittimo si basa interamente sui combustibili fossili. In peso, quasi il 40 % del commercio marittimo stesso è costituito da combustibili fossili. La dipendenza quasi esclusiva dai combustibili fossili e la lenta attuazione di misure di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni nel settore costituiscono un rischio importante per il clima e la capacità del settore di ridurre a zero le emissioni. È importante notare che la combinazione di CO₂ e metano che fuoriesce/si disperde durante l'intero ciclo di vita del combustibile, dalla produzione

alla combustione (well-to-wake), può provocare effetti climatici molto dannosi.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) Il metano è un potente gas a effetto serra, oltre 80 volte più potente della CO₂ su un periodo di 20 anni, il che lo rende il secondo gas a effetto serra più importante, nonché un inquinante precursore dell'ozono troposferico (O₃), che contribuisce a circa un quarto del riscaldamento globale attuale. I percorsi previsti dalla relazione speciale sul riscaldamento globale a 1,5°C del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), dalla sesta relazione di valutazione dell'IPCC e dalla valutazione globale del metano, pubblicata nel 2021 dal Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (UNEP), volti a limitare il riscaldamento globale a 1,5°C, con uno sforamento nullo o limitato, richiedono riduzioni significative delle emissioni di metano. Poiché una maggiore trasparenza in merito agli effetti a breve termine delle emissioni di metano sul riscaldamento globale consentirebbe all'UE di intraprendere un'azione climatica più informata, nella sua comunicazione la Commissione dovrebbe anche analizzare le eventuali implicazioni dell'utilizzo di un orizzonte temporale di 20 anni per il potenziale di riscaldamento globale, a complemento dell'orizzonte temporale di 100 anni attualmente utilizzato nelle linee guida dell'UNFCCC per gli inventari dei gas a effetto serra.

Emendamento 7

Proposta di regolamento

Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Nel contesto della transizione verso combustibili rinnovabili e **a basse emissioni di carbonio** e verso fonti di energia sostitutive, è essenziale garantire il corretto funzionamento del mercato del trasporto marittimo dell'UE e una concorrenza leale nello stesso per quanto riguarda i combustibili per uso marittimo, che rappresentano una quota sostanziale dei costi degli operatori navali. Le differenze nei requisiti in materia di combustibili tra gli Stati membri dell'Unione possono incidere in modo significativo sui risultati economici degli operatori navali e avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. Data la natura internazionale del trasporto marittimo, è facile che gli operatori navali facciano rifornimento nei paesi terzi e trasportino grandi quantità di combustibile. Ciò può comportare una rilocalizzazione delle emissioni di carbonio ed effetti negativi sulla competitività del settore se la disponibilità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei porti marittimi sotto la giurisdizione di uno Stato membro non è accompagnata da requisiti per il loro uso che si applicano a tutti gli operatori navali in arrivo o in partenza da porti sotto la giurisdizione degli Stati membri. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a garantire che la penetrazione di combustibili rinnovabili a basse emissioni di carbonio nel mercato dei combustibili per uso marittimo avvenga in condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto marittimo dell'UE.

Emendamento

(3) Nel contesto della transizione verso combustibili rinnovabili e verso fonti di energia sostitutive, è essenziale garantire il corretto funzionamento del mercato del trasporto marittimo dell'UE e una concorrenza leale nello stesso per quanto riguarda i combustibili per uso marittimo, che rappresentano una quota sostanziale dei costi degli operatori navali, **generalmente compresa fra il 35 % e il 53 % dei prezzi del trasporto marittimo delle merci**. Le differenze nei requisiti in materia di combustibili tra gli Stati membri dell'Unione possono incidere in modo significativo sui risultati economici degli operatori navali e avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. Data la natura internazionale del trasporto marittimo, è facile che gli operatori navali facciano rifornimento nei paesi terzi e trasportino grandi quantità di combustibile, **un fattore che potrebbe anche contribuire al rischio di una perdita di competitività dei porti dell'Unione rispetto ai porti dei paesi terzi**. Ciò può comportare una rilocalizzazione delle emissioni di carbonio ed effetti negativi sulla competitività del settore se la disponibilità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei porti marittimi sotto la giurisdizione di uno Stato membro non è accompagnata da requisiti per il loro uso che si applicano a tutti gli operatori navali in arrivo o in partenza da porti sotto la giurisdizione degli Stati membri. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a garantire che la penetrazione di combustibili rinnovabili **e di combustibili** a basse emissioni di carbonio nel mercato dei combustibili per uso marittimo avvenga in condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto marittimo dell'UE.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) Il settore marittimo è caratterizzato da un'aspra concorrenza internazionale e le notevoli differenze esistenti fra i quadri normativi dei diversi Stati di bandiera hanno esacerbato pratiche indesiderate come il cambiamento di bandiera delle navi. La natura intrinsecamente globale del settore accentua l'importanza di un ambiente normativo favorevole, che rappresenta un presupposto per attrarre nuovi investimenti e salvaguardare la competitività dei porti, degli armatori e degli operatori europei.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) Altre proposte legislative del pacchetto "Pronti per il 55 %", adottato nell'ambito del Green Deal europeo, riguardano il settore marittimo, fra cui le disposizioni contenute nel regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, la revisione della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, l'inclusione del settore marittimo nel sistema EU ETS e la revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici. È importante garantire la coerenza tra questi fascicoli al fine di definire un quadro legislativo ambizioso, stabile e prevedibile per la transizione ecologica dell'ecosistema del trasporto marittimo, che comprenda il necessario sviluppo esponenziale, la produzione e l'adozione di tecnologie rinnovabili sostenibili e di combustibili

marittimi alternativi, nonché la realizzazione delle relative infrastrutture. È importante attrarre e sviluppare la catena del valore industriale per tali tecnologie rinnovabili sostenibili e combustibili marittimi alternativi all'interno dell'Unione, creare opportunità industriali, occupazionali e di ricerca in tutti gli Stati membri e garantire la leadership e il vantaggio competitivo dell'Unione a livello mondiale. A tale riguardo, la creazione di un centro di ricerca dell'UE sulle tecnologie rinnovabili sostenibili e sui combustibili marittimi alternativi potrebbe contribuire al coordinamento tra le parti interessate, i ricercatori e la società civile e al cofinanziamento dei progetti.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) Al fine di garantire condizioni di parità per le navi concepite per operare in acque coperte da ghiacci nelle loro rotte verso, da o fra porti degli Stati membri, è opportuno prendere in considerazione informazioni specifiche sulla classe ghiaccio della nave e sulla sua navigazione fra i ghiacci nel calcolo delle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra per nave, nonché nei dati monitorati e comunicati ai sensi del regolamento (UE) 2015/757^{1 bis}.

^{1 bis} Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015,

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) La persona o l'organizzazione responsabile della conformità al presente regolamento dovrebbe essere la società di navigazione, definita come l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore e che, assumendosi tale responsabilità, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento. Tale definizione si basa sulla definizione di "società" di cui all'articolo 3, lettera d), del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹ ed è in linea con il sistema globale di rilevazione dei dati istituito nel 2016 dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO). In linea con il principio "chi inquina paga", la società di navigazione potrebbe, mediante un accordo contrattuale, ritenere che il soggetto direttamente responsabile delle decisioni che incidono sull'intensità dei gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalla nave debba rispondere dei costi di conformità a norma del presente regolamento. Tale soggetto sarebbe di norma il soggetto responsabile della scelta del combustibile, della rotta e della velocità della nave.

²¹ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29

Emendamento

(6) La persona o l'organizzazione responsabile della conformità al presente regolamento dovrebbe essere la società di navigazione, definita come l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo ***o a tempo***, che ha assunto la responsabilità dell'esercizio ***commerciale*** della nave dall'armatore e che è ***responsabile del pagamento del combustibile usato dalla nave e***, assumendosi tale responsabilità, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento. Tale definizione si basa sulla definizione di "società" di cui all'articolo 3, lettera d), del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹ ed è in linea con il sistema globale di rilevazione dei dati istituito nel 2016 dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO). In linea con il principio "chi inquina paga", la società di navigazione potrebbe, mediante un accordo contrattuale, ritenere che il soggetto direttamente responsabile delle decisioni che incidono sull'intensità dei gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalla nave debba rispondere dei costi di conformità a norma del presente regolamento. Tale soggetto sarebbe di norma il soggetto responsabile della scelta del combustibile, della rotta e della velocità della nave.

²¹ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29

aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Lo sviluppo e la diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche richiedono un approccio coordinato per far incontrare l'offerta, la domanda e la fornitura di infrastrutture di distribuzione adeguate. Sebbene l'attuale quadro normativo europeo contempli già in parte la produzione di combustibili con la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio²² e la distribuzione di combustibili con la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²³, vi è anche la necessità di uno strumento che stabilisca livelli crescenti di domanda di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

²² Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

²³ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

Emendamento

(8) Lo sviluppo e la diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche richiedono un approccio coordinato per far incontrare l'offerta, la domanda e la fornitura di infrastrutture di distribuzione adeguate. ***Incentivi adeguati ed economie di scala dal lato dell'offerta dovrebbero favorire ulteriori sviluppi di tali nuovi combustibili.*** Sebbene l'attuale quadro normativo europeo contempli già in parte la produzione di combustibili con la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio²² e la distribuzione di combustibili con la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²³, vi è anche la necessità di uno strumento che stabilisca livelli crescenti di domanda di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio ***e altre fonti di energia rinnovabile.***

²² Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

²³ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Sebbene strumenti quali la fissazione del prezzo del carbonio o gli obiettivi relativi all'intensità di carbonio delle attività **promuovano** miglioramenti in termini di efficienza energetica, essi non sono adatti a determinare una transizione significativa verso combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel breve e medio termine. È pertanto necessario un approccio normativo specifico per la diffusione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive, come l'energia eolica o elettrica.

Emendamento

(9) Sebbene strumenti quali la fissazione del prezzo del carbonio o gli obiettivi relativi all'intensità di carbonio delle attività **possano promuovere** miglioramenti in termini di efficienza energetica **e operativa**, essi non sono adatti a determinare una transizione significativa verso combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel breve e medio termine. È pertanto necessario un approccio normativo specifico per la diffusione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive, come l'energia eolica o elettrica.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) In linea con la raccomandazione della Commissione del 28 settembre 2021 dal titolo "L'efficienza energetica al primo posto: dai principi alla pratica. Orientamenti ed esempi per l'attuazione nel processo decisionale del settore energetico e oltre", vi è la necessità di garantire che per le diverse attività marittime sia richiesta la quantità minima di energia, oltre a promuovere il passaggio a combustibili rinnovabili sostenibili. Nella sua prima relazione sul funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe valutare e quantificare l'efficienza operativa ed energetica conseguita nel settore

marittimo sulla base delle pertinenti proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %" e, in caso di azione insufficiente, dovrebbe prendere in considerazione eventuali modifiche al presente regolamento per includere disposizioni specifiche volte a incoraggiare gli armatori e gli operatori ad attuare le misure operative e di efficienza energetica disponibili, in funzione delle loro esigenze, come la navigazione lenta, l'ottimizzazione della velocità e della pianificazione, la propulsione eolica, i rivestimenti antivegetativi, l'elettrificazione da fonti rinnovabili e lo stoccaggio di energia, ma anche la digitalizzazione e l'ottimizzazione logistica. Altrettanto importante della corretta attuazione degli orientamenti sull'efficienza energetica al primo posto è premiare e quindi incentivare fonti energetiche o tecnologie di propulsione più efficaci sul piano energetico affinché l'energia utilizzata in mare e all'ormeggio rispetti le disposizioni del presente regolamento.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) L'intervento strategico volto a stimolare la domanda di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbe essere basato sugli obiettivi e rispettare **il principio della neutralità tecnologica**. Di conseguenza, è opportuno fissare limiti all'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi **senza prescrivere l'uso** di particolari combustibili o tecnologie.

Emendamento

(10) **Considerando che le tecnologie a zero emissioni potrebbero non essere disponibili nel brevissimo termine**, l'intervento strategico volto a stimolare la domanda di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbe essere basato sugli obiettivi e rispettare **i principi dell'efficienza energetica al primo posto**. Di conseguenza, è opportuno fissare limiti all'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi, **il che dovrebbe anche garantire un adeguato riconoscimento dell'efficienza energetica**

e della sostenibilità di particolari combustibili o tecnologie. ***Sono inoltre appropriati gli incentivi specifici per stimolare la diffusione e l'adozione di combustibili rinnovabili di origine non biologica che sono destinati a svolgere un ruolo fondamentale nella decarbonizzazione delle applicazioni di navigazione laddove non sia disponibile un'alternativa più efficiente dal punto di vista energetico e sostenibile a base rinnovabile, come l'elettrificazione diretta a base rinnovabile.***

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione ***di*** combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio con un elevato potenziale di ***sostenibilità, maturità commerciale*** e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze ***future***. Ciò sosterrà la creazione di mercati dei combustibili innovativi e competitivi e garantirà, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di combustibili per uso marittimo sostenibili per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. A tal fine dovrebbero essere ammissibili i combustibili per uso marittimo sostenibili prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parti A e B, della direttiva (UE) 2018/2001, nonché i combustibili sintetici per uso marittimo. Sono essenziali in particolare i combustibili per uso marittimo sostenibili prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001, in quanto la loro

Emendamento

(11) È opportuno promuovere ***in via prioritaria*** lo sviluppo e la diffusione ***dei*** combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio ***più sostenibili*** con un elevato potenziale di ***efficienza energetica*** e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze ***delle applicazioni marittime più difficili da decarbonizzare***. Ciò sosterrà la creazione di mercati dei combustibili innovativi e competitivi e garantirà, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di combustibili ***rinnovabili e a basse emissioni di carbonio*** per uso marittimo sostenibili ***e tecnologie di propulsione rinnovabili*** per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di ***clima, energia e*** decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. A tal fine dovrebbero essere ammissibili i combustibili per uso marittimo sostenibili prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parti A e B, della direttiva (UE) 2018/2001, nonché i combustibili sintetici per uso marittimo.

tecnologia è attualmente la più matura sul piano commerciale per **decarbonizzare il** trasporto marittimo già a breve termine.

Sono essenziali in particolare i combustibili per uso marittimo sostenibili prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001, in quanto la loro tecnologia è attualmente la più matura sul piano commerciale per **avviare la decarbonizzazione del** trasporto marittimo già a breve termine.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) Questo approccio deve tuttavia essere più rigoroso nel settore marittimo. Attualmente il settore marittimo presenta livelli insignificanti di domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, bioliquidi e combustibili da biomassa, dal momento che oltre il 99 % dei combustibili per uso marittimo attualmente utilizzati sono di origine fossile. Pertanto la non ammissibilità dei combustibili ottenuti da colture alimentari e foraggere a norma del presente regolamento riduce al minimo il rischio di rallentare la decarbonizzazione del settore dei trasporti, che potrebbe altrimenti derivare dal passaggio dal trasporto stradale a quello marittimo dei biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere. È essenziale ridurre al minimo tale passaggio, poiché il trasporto su strada rimane di gran lunga il settore dei trasporti più inquinante e il trasporto marittimo attualmente utilizza prevalentemente combustibili di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, bioliquidi e combustibili da biomassa, promuovendone l'uso a norma del presente regolamento. Di conseguenza, poiché tutti i tipi di combustibili ottenuti da

Emendamento

(13) Questo approccio deve tuttavia essere più rigoroso nel settore marittimo. Attualmente il settore marittimo presenta livelli insignificanti di domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, bioliquidi e combustibili da biomassa, dal momento che oltre il 99 % dei combustibili per uso marittimo attualmente utilizzati sono di origine fossile. Pertanto la non ammissibilità dei combustibili ottenuti da colture alimentari e foraggere a norma del presente regolamento riduce al minimo il rischio di rallentare la decarbonizzazione del settore dei trasporti, che potrebbe altrimenti derivare dal passaggio dal trasporto stradale a quello marittimo dei biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere. È essenziale ridurre al minimo tale passaggio, poiché il trasporto su strada rimane di gran lunga il settore dei trasporti più inquinante e il trasporto marittimo attualmente utilizza prevalentemente combustibili di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, bioliquidi e combustibili da biomassa, promuovendone l'uso a norma del presente regolamento. Di conseguenza, poiché tutti i tipi di combustibili ottenuti da

colture alimentari e foraggere causano emissioni aggiuntive di gas a effetto serra e perdita di biodiversità, i loro fattori di emissione vanno ritenuti pari a quelli della filiera meno favorevole.

colture alimentari e foraggere causano emissioni aggiuntive di gas a effetto serra e perdita di biodiversità, i loro fattori di emissione vanno ritenuti pari a quelli della filiera *fossile* meno favorevole.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) I lunghi tempi di realizzazione associati allo sviluppo e alla diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche per il trasporto marittimo richiedono un'azione rapida e l'istituzione di un quadro normativo a lungo termine chiaro e prevedibile che faciliti la pianificazione e gli investimenti da parte di tutti i portatori di interessi. Un quadro normativo a lungo termine chiaro e stabile faciliterà lo sviluppo e la diffusione di *nuovi* combustibili e soluzioni *energetiche* per il trasporto marittimo e incoraggerà gli investimenti dei portatori di interessi. Tale quadro dovrebbe definire limiti per l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi fino *al* 2050. Tali limiti dovrebbero diventare più ambiziosi nel tempo al fine di riflettere lo sviluppo tecnologico e l'aumento della produzione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio previsti.

Emendamento

(14) I lunghi tempi di realizzazione associati allo sviluppo e alla diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche *rinnovabili* per il trasporto marittimo, *così come la lunga vita media delle navi che oscilla tra i 25 e i 30 anni*, richiedono un'azione rapida e l'istituzione di un quadro normativo a lungo termine chiaro e prevedibile, *discusso con le parti interessate e la società civile*, che faciliti la pianificazione e gli investimenti da parte di tutti i portatori di interessi. *L'accelerazione della crisi climatica aumenta l'importanza delle misure adottate oggi nel settore*. Un quadro normativo a lungo termine chiaro, *ambizioso* e stabile faciliterà lo sviluppo e la diffusione di combustibili *alternativi* e soluzioni *di energia rinnovabile* per il trasporto marittimo e incoraggerà gli investimenti dei portatori di interessi. Tale quadro dovrebbe definire limiti per l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi fino *a conseguire l'azzeramento delle emissioni entro il 2050*. Tali limiti dovrebbero diventare più ambiziosi nel tempo al fine di riflettere lo sviluppo tecnologico e l'aumento della produzione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio previsti.

Emendamento 19

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Il presente regolamento dovrebbe stabilire la metodologia e la formula da applicare per calcolare l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave. Tale formula dovrebbe basarsi sul consumo di combustibile comunicato dalle navi e tenere conto dei fattori di emissione pertinenti di tali combustibili. La metodologia dovrebbe anche riflettere l'uso di fonti di energia sostitutive, come l'energia eolica o elettrica.

Emendamento

(15) Il presente regolamento dovrebbe stabilire la metodologia e la formula da applicare per calcolare l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave. Tale formula dovrebbe basarsi sul consumo di combustibile comunicato dalle navi e tenere conto dei fattori di emissione pertinenti di tali combustibili. La metodologia dovrebbe anche riflettere l'uso ***in mare e all'ormeggio*** di fonti di energia sostitutive, come l'energia eolica, ***solare*** o elettrica.

Emendamento 20

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione

(17) Le prestazioni "well-to-wake" ("dal pozzo alla scia") dei combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbero essere stabilite utilizzando fattori di emissione certificati, predefiniti o reali, che includano le emissioni "well-to-tank" ("dal pozzo al serbatoio") e le emissioni "tank-to-wake" ("dal serbatoio alla scia"). Le prestazioni dei combustibili fossili dovrebbero tuttavia essere valutate solo mediante l'uso di fattori di emissione predefiniti, come previsto dal presente regolamento.

Emendamento

(17) Le prestazioni "well-to-wake" ("dal pozzo alla scia") dei combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbero essere stabilite utilizzando fattori di emissione certificati, predefiniti o reali, che includano le emissioni "well-to-tank" ("dal pozzo al serbatoio") e le emissioni "tank-to-wake" ("dal serbatoio alla scia"). Le prestazioni dei combustibili fossili ***sia liquidi che gassosi*** dovrebbero tuttavia essere valutate solo mediante l'uso di fattori di emissione predefiniti, ***che dovrebbero essere regolarmente aggiornati sulla base dei più recenti sviluppi tecnologici e scientifici***, come previsto dal presente regolamento. ***L'utilizzo di fattori di emissione effettivi e certificati che includano la parte delle emissioni "tank-to-wake" ("dal serbatoio alla scia") per i combustibili fossili potrebbe essere consentito in futuro, a condizione che la Commissione istituisca***

il corrispondente meccanismo di certificazione e verifica mediante un atto delegato.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Per promuovere l'uso di fonti di energia che causino complessivamente una minore impronta di gas a effetto serra è necessario un approccio globale relativo a tutte le più importanti emissioni di gas a effetto serra (CO₂, CH₄ e N₂O). Al fine di riflettere il potenziale di riscaldamento globale del metano e dei protossidi di azoto, il limite fissato dal presente regolamento dovrebbe pertanto essere espresso in termini di "CO₂ equivalente".

Emendamento

(18) Per promuovere l'uso di fonti di energia che causino complessivamente una minore impronta di gas a effetto serra è necessario un approccio globale relativo a tutte le più importanti emissioni di gas a effetto serra (CO₂, **BC**, CH₄ e N₂O). Al fine di riflettere il potenziale di riscaldamento globale del metano, **del black carbon** e dei protossidi di azoto, il limite fissato dal presente regolamento dovrebbe pertanto essere espresso in termini di "CO₂ equivalente". **La Commissione dovrebbe calcolare il valore di riferimento al più tardi entro dicembre 2022, il quale dovrebbe corrispondere all'intensità media per flotta dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalle navi nel 2020, determinata sulla base dei dati monitorati e comunicati nel quadro del regolamento (UE) 2015/757 e utilizzando la metodologia e i valori predefiniti di cui agli allegati I e II del presente regolamento.**

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(19) L'uso di fonti di energia rinnovabili e di sistemi di propulsione alternativi, **come** l'energia eolica e solare, riduce notevolmente l'intensità dei gas a effetto serra **dell'uso complessivo di energia da**

Emendamento

(19) L'uso di fonti di energia rinnovabili e di sistemi di propulsione alternativi, **comprese, fra le altre,** l'energia eolica e solare, riduce notevolmente l'intensità dei gas a effetto serra **dell'energia complessiva**

*parte delle navi. **Le difficoltà che si incontrano nel** misurare e quantificare con precisione queste fonti di energia (intermittenza dell'uso di energia, trasferimento diretto come propulsione, ecc.) non dovrebbero impedirne il riconoscimento nell'uso complessivo di energia delle navi mediante approssimazioni del loro contributo al bilancio energetico della nave.*

*delle navi. **Le soluzioni per** misurare e quantificare con precisione queste fonti di energia, **come i sensori a bordo e i software per la valutazione delle condizioni della rotta, stanno diventando sempre più disponibili. Pertanto, il contributo delle fonti di energia rinnovabile e della propulsione alternativa** al bilancio energetico complessivo della nave **dovrebbe essere registrato e contabilizzato nel modo più accurato possibile attraverso i migliori mezzi di misurazione attualmente disponibili o, quando la misurazione non è tecnicamente possibile, con le migliori approssimazioni disponibili.** L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) fornisce una guida sul trattamento delle tecnologie innovative di efficienza energetica^{1 bis}, anche per stimare l'energia prodotta dalla propulsione eolica e altri metodi di valutazione sono in fase di sviluppo.*

***1 bis 2021 GUIDANCE ON
TREATMENT OF INNOVATIVE
ENERGY EFFICIENCY
TECHNOLOGIES FOR CALCULATION
AND VERIFICATION OF THE
ATTAINED EEDI AND EEXI
(MEPC.1/Circ.896)***

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

(20) L'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi (ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolato) **all'ormeggio è** motivo di grande preoccupazione per le aree costiere e le città portuali. È pertanto opportuno imporre obblighi specifici e rigorosi per ridurre le emissioni all'ormeggio delle navi che si alimentano

Emendamento

(20) **Si stima che** l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi (ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolato) **costituisca la causa di oltre 50 000 decessi all'anno nell'Unione e sia** motivo di grande preoccupazione per le aree costiere e le città portuali. È pertanto opportuno imporre obblighi specifici e rigorosi per

con energia prodotta utilizzando i loro motori durante la sosta **in porto**. Secondo i dati raccolti nel 2018 nel quadro del regolamento (UE) 2015/757, le navi passeggeri e le navi portacontainer sono le categorie di navi che producono la maggiore quantità di emissioni per nave all'ormeggio. Le emissioni prodotte da queste categorie di navi dovrebbero quindi essere affrontate in via prioritaria.

ridurre le emissioni all'ormeggio delle navi che si alimentano con energia prodotta utilizzando i loro motori durante la sosta **nei porti**. Secondo i dati raccolti nel 2018 nel quadro del regolamento (UE) 2015/757, le navi passeggeri e le navi portacontainer sono le categorie di navi che producono la maggiore quantità di emissioni per nave all'ormeggio. Le emissioni prodotte da queste categorie di navi dovrebbero quindi essere affrontate in via prioritaria, **seguite da quelle di tutte le altre navi, al fine di migliorare la qualità dell'aria nelle aree costiere il prima possibile.**

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) Trattandosi del secondo maggior responsabile del riscaldamento globale causato dalle navi, le misure per ridurre l'uso del black carbon potrebbero contribuire a combattere l'inquinamento atmosferico e i cambiamenti climatici. Stabilire un limite rigoroso di intensità di gas serra, incoraggiare l'efficienza operativa ed energetica e tenere conto del BC nell'obiettivo di intensità di gas serra potrebbe contribuire a ridurre sia le emissioni di CO₂ che quelle di BC. Nelle sue relazioni, la Commissione dovrebbe valutare se siano necessarie ulteriori misure per affrontare le emissioni di black carbon in prossimità dell'Artico o nello stesso.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) L'uso dell'alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply, OPS) riduce l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi, nonché la quantità di emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. **Considerata la quota crescente di energia rinnovabile nel mix energetico dell'UE**, l'OPS rappresenta un tipo di alimentazione sempre più **pulito** disponibile per le navi all'ormeggio. Sebbene la direttiva 2014/94/UE (direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi) disciplini solo la fornitura di punti di connessione OPS, la domanda e, di conseguenza, la diffusione di questa tecnologia sono rimaste limitate. È pertanto opportuno stabilire norme specifiche per imporre l'uso di OPS da parte **delle** navi **più inquinanti**.

Emendamento 26

Proposta di regolamento
Considerando 21 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21) L'uso dell'alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply, OPS) **all'ormeggio** riduce l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi, nonché la quantità di emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo **all'ormeggio**. L'OPS rappresenta un tipo di alimentazione sempre più **utile** disponibile per le navi all'ormeggio **che sarà pulito quanto la proporzione della quota di energia rinnovabile nel mix energetico dell'UE**. Sebbene la direttiva 2014/94/UE (direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi) disciplini solo la fornitura di punti di connessione OPS, la domanda e, di conseguenza, la diffusione di questa tecnologia sono rimaste limitate. È pertanto opportuno stabilire norme specifiche **e incentivi** per imporre l'uso di OPS da parte **di tutte le** navi **contemplate dal presente regolamento**.

Emendamento

(21 bis) Il coordinamento tra i porti, gli operatori navali e tutte le parti interessate è fondamentale per garantire l'uso ottimale dell'alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply, OPS). In particolare, gli operatori navali dovrebbero fornire al porto di scalo informazioni tempestive e adeguate sulla loro intenzione di usare l'OPS nonché una stima delle loro esigenze di energia elettrica, specialmente ove tali esigenze siano superiori a quelle stimate per la categoria di nave in questione, anche al fine di garantire la disponibilità dell'infrastruttura e contribuire a un uso prevedibile della rete elettrica. Gli Stati

membri dovrebbero collaborare strettamente con i portatori di interessi pertinenti per garantire la mobilitazione dei necessari investimenti nonché la disponibilità e stabilità di una capacità di rete sufficiente. Per garantire l'efficacia delle misure e scongiurare attivi non recuperabili, l'obbligo per i porti di fornire l'alimentazione elettrica da terra dovrebbe essere integrato da un corrispondente obbligo per le navi di collegarsi a tali infrastrutture di ricarica mentre sono all'ormeggio.

Per evitare l'incompatibilità fra gli impianti di energia elettrica da terra situati a bordo e quelli situati nei porti, la Commissione dovrebbe offrire il sostegno adeguato a garantire che le navi e i porti applichino tutte le norme di standardizzazione attuali e future, in particolare, se del caso, per quanto riguarda la conversione della frequenza elettrica.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) Oltre all'OPS, altre tecnologie potrebbero offrire benefici ambientali equivalenti nei porti. Qualora si dimostri che l'uso di una tecnologia alternativa è equivalente all'uso di OPS, una nave dovrebbe essere esentata dall'uso di OPS.

Emendamento

(22) Oltre all'OPS, altre tecnologie potrebbero offrire benefici ambientali equivalenti nei porti, **come gli impianti a bordo rinnovabili, le batterie e la sostituzione di batterie**. Qualora si dimostri che l'uso di una tecnologia alternativa è equivalente all'uso di OPS **in termini di inquinamento atmosferico e riduzione delle emissioni di gas a effetto serra**, una nave dovrebbe essere esentata dall'uso di OPS.

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(23) È inoltre opportuno prevedere deroghe all'uso di OPS per una serie di ragioni obiettive, certificate dall'ente di gestione del porto di scalo *e* limitate agli scali non programmati per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare o per soste brevi di navi all'ormeggio inferiori a due ore, in quanto si tratta del tempo minimo necessario per il collegamento, e per l'uso di energia prodotta a bordo in situazioni di emergenza.

Emendamento

(23) È inoltre opportuno prevedere deroghe all'uso di OPS per una serie di ragioni obiettive, certificate dall'ente di gestione del porto di scalo, ***dall'operatore del terminal e/o dall'autorità competente, a seconda del modello di governance dei porti nei diversi Stati membri. Tali deroghe dovrebbero essere*** limitate agli scali non programmati per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare o per soste brevi di navi all'ormeggio inferiori a due ore, in quanto si tratta del tempo minimo necessario per il collegamento, e per l'uso di energia prodotta a bordo in situazioni di emergenza.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 24

Testo della Commissione

(24) Dopo che gli operatori portuali e navali abbiano avuto tempo sufficiente per effettuare gli investimenti necessari, le deroghe in caso di indisponibilità o incompatibilità degli OPS dovrebbero essere limitate, al fine di fornire gli incentivi necessari per tali investimenti ed evitare la concorrenza sleale. A partire dal 2035 gli operatori navali dovrebbero pianificare attentamente i loro scali in porto per garantire di poter svolgere le loro attività senza emettere inquinanti atmosferici e gas a effetto serra all'ormeggio e compromettere l'ambiente nelle aree costiere e nelle città portuali. Dovrebbe essere mantenuto un numero limitato di deroghe in caso di indisponibilità ***o di incompatibilità*** degli OPS al fine di prevedere la possibilità di modifiche occasionali dell'ultimo minuto

Emendamento

(24) Dopo che gli operatori portuali e navali abbiano avuto tempo sufficiente per effettuare gli investimenti necessari, le deroghe in caso di indisponibilità o incompatibilità degli OPS dovrebbero essere limitate, al fine di fornire gli incentivi necessari per tali investimenti ed evitare la concorrenza sleale. A partire dal 2035 gli operatori navali dovrebbero pianificare attentamente i loro scali in porto per garantire di poter svolgere le loro attività senza emettere inquinanti atmosferici e gas a effetto serra all'ormeggio e compromettere l'ambiente nelle aree costiere e nelle città portuali. Dovrebbe essere mantenuto ***fino al 2040*** un numero limitato di deroghe in caso di indisponibilità degli OPS al fine di prevedere la possibilità di modifiche occasionali dell'ultimo minuto degli orari

degli orari di scalo e di scali in porti con attrezzature incompatibili.

di scalo e di scali in porti con attrezzature incompatibili. ***Al fine di incentivare ulteriormente l'uso degli OPS, gli Stati membri dovrebbero attuare le disposizioni di cui all'articolo 14 della direttiva (UE).../... [direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici], che prevede esenzioni totali o parziali all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto o alle batterie mobili delle navi all'ormeggio che effettuano la ricarica.***

Emendamento 30

Proposta di regolamento Considerando 25

Testo della Commissione

(25) Il presente regolamento dovrebbe istituire un solido **sistema** di monitoraggio, comunicazione e verifica al fine di tracciare la conformità alle sue disposizioni. Tale sistema dovrebbe applicarsi in modo non discriminatorio a tutte le navi e richiedere una verifica da parte di terzi al fine di garantire l'accuratezza dei dati trasmessi al suo interno. Al fine di agevolare il conseguimento dell'obiettivo del presente regolamento, i dati già comunicati ai fini del regolamento (UE) 2015/757 dovrebbero essere utilizzati, ove necessario, per verificare la conformità al presente regolamento al fine di limitare gli oneri amministrativi imposti alle società, ai verificatori e alle autorità marittime.

Emendamento

(25) Il presente regolamento dovrebbe istituire un **sistema solido e trasparente** di monitoraggio, comunicazione e verifica al fine di tracciare la conformità alle sue disposizioni. Tale sistema dovrebbe applicarsi in modo non discriminatorio a tutte le navi e richiedere una verifica da parte di terzi al fine di garantire l'accuratezza dei dati trasmessi al suo interno. Al fine di agevolare il conseguimento dell'obiettivo del presente regolamento, i dati già comunicati ai fini del regolamento (UE) 2015/757 dovrebbero essere utilizzati, ove necessario, per verificare la conformità al presente regolamento al fine di limitare gli oneri amministrativi imposti alle società, ai verificatori e alle autorità marittime **e amministrative**.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Considerando 26

Testo della Commissione

(26) Le società dovrebbero essere responsabili del monitoraggio e della

Emendamento

(26) Le società dovrebbero essere responsabili del monitoraggio e della

comunicazione della quantità e del tipo di energia usata a bordo delle navi in navigazione e all'ormeggio, nonché di altre informazioni pertinenti, quali informazioni sul tipo di motore a bordo ***o sulla presenza di*** tecnologie per sfruttare l'assistenza del vento, al fine di dimostrare il rispetto del limite dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave stabilito dal presente regolamento. Per agevolare l'adempimento di tali obblighi di monitoraggio e comunicazione e il processo di verifica da parte dei verificatori, analogamente al regolamento (UE) 2015/757, le società dovrebbero documentare il metodo di monitoraggio previsto e fornire ulteriori dettagli sull'applicazione delle norme del presente regolamento in un piano di monitoraggio. Il piano di monitoraggio e le sue successive modifiche, se del caso, dovrebbero essere presentati al verificatore.

comunicazione della quantità e del tipo di energia usata a bordo delle navi in navigazione e all'ormeggio, nonché di altre informazioni pertinenti, quali informazioni sul tipo di motore a bordo, ***le specifiche tecniche delle*** tecnologie per sfruttare l'assistenza del vento ***o di qualsiasi fonte alternativa di energia presente a bordo, compresa la contabilizzazione dell'energia che forniscono***, al fine di dimostrare il rispetto del limite dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave stabilito dal presente regolamento. Per agevolare l'adempimento di tali obblighi di monitoraggio e comunicazione e il processo di verifica da parte dei verificatori, analogamente al regolamento (UE) 2015/757, le società dovrebbero documentare il metodo di monitoraggio previsto e fornire ulteriori dettagli sull'applicazione delle norme del presente regolamento in un piano di monitoraggio. Il piano di monitoraggio e le sue successive modifiche, se del caso, dovrebbero essere presentati al verificatore. ***Ai fini dell'applicazione del metodo specifico di cui agli allegati, è necessario comunicare le informazioni riguardanti la navigazione in condizioni di ghiaccio e altre informazioni pertinenti sulle navi di classe ghiaccio.***

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) È opportuno incoraggiare l'uso di tecnologie di registro distribuito al fine di rendere i processi di monitoraggio e comunicazione stabiliti conformemente al presente regolamento più sicuri, accurati e rintracciabili ai fini della verifica.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

(29) Sulla base dei dati e delle informazioni monitorati e comunicati dalle società, i verificatori dovrebbero calcolare e stabilire l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave e il bilancio della nave rispetto al limite, compresi eventuali eccedenze o disavanzi di conformità, nonché il rispetto dei requisiti di utilizzo dell'alimentazione elettrica da terra all'ormeggio. Il verificatore dovrebbe notificare tali informazioni alla società interessata. Qualora il verificatore coincida con il verificatore ai fini del regolamento (UE) 2015/757, tale notifica potrebbe essere effettuata in concomitanza con la relazione di verifica a norma di tale regolamento. Tali informazioni dovrebbero quindi essere comunicate dalla società interessata alla Commissione.

Emendamento

(29) Sulla base dei dati e delle informazioni monitorati e comunicati dalle società, i verificatori dovrebbero calcolare e stabilire l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave e il bilancio della nave rispetto al limite, compresi eventuali eccedenze o disavanzi di conformità, nonché il rispetto dei requisiti di utilizzo dell'alimentazione elettrica da terra all'ormeggio **e della quota per i combustibili rinnovabili di origine non biologica. Il verificatore dovrebbe anche aggregare separatamente su base annuale ogni tipo di combustibile o energia consumati all'ormeggio e in mare, anche per ogni fonte energetica sostitutiva consumata come l'energia elettrica, eolica o solare.** Il verificatore dovrebbe notificare tali informazioni alla società interessata. Qualora il verificatore coincida con il verificatore ai fini del regolamento (UE) 2015/757, tale notifica potrebbe essere effettuata in concomitanza con la relazione di verifica a norma di tale regolamento. Tali informazioni dovrebbero quindi essere comunicate dalla società interessata alla Commissione.

Emendamento 34

Proposta di regolamento Considerando 30

Testo della Commissione

(30) La Commissione dovrebbe istituire e garantire il funzionamento di una banca dati elettronica **che registri** le prestazioni di ciascuna nave e **ne garantisca** la conformità al presente regolamento. Al fine di agevolare la comunicazione e

Emendamento

(30) La Commissione dovrebbe istituire e garantire il funzionamento di una banca dati elettronica **gestita a livello centrale per registrare** le prestazioni di ciascuna nave e **per raccogliere i dati sui consumi energetici, le sanzioni, le flessibilità, le**

limitare gli oneri amministrativi per le società, i verificatori e gli altri utenti, tale banca dati elettronica dovrebbe basarsi sull'attuale modulo THETIS-MRV e tenere conto della possibilità di riutilizzare le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757.

esenzioni e qualsiasi altra informazione, e garantirne la conformità al presente regolamento. Al fine di agevolare la comunicazione e limitare gli oneri amministrativi per le società, i verificatori e gli altri utenti, tale banca dati elettronica dovrebbe basarsi sull'attuale modulo THETIS-MRV e tenere conto della possibilità di riutilizzare le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757. ***Al fine di migliorare la trasparenza riducendo al contempo l'onere amministrativo per gli armatori e gli operatori, i verificatori dovrebbero aggregare a livello di singola nave i dati di conformità comunicati dagli armatori e dagli operatori. I dati inseriti nella banca dati dovrebbero essere comparabili e resi disponibili al pubblico in un formato aperto per permettere al pubblico in generale e, in particolare, alla società civile e alla comunità scientifica di seguire la transizione ecologica del settore marittimo.***

Emendamento 35

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(31) La conformità al presente regolamento dipenderebbe da elementi che potrebbero sfuggire al controllo della società, quali le questioni relative alla disponibilità o alla qualità del combustibile. Pertanto, alle società dovrebbe essere concessa la flessibilità di riportare un'eccedenza di conformità da un anno all'altro o di prendere a prestito, entro certi limiti, un anticipo dell'eccedenza di conformità a partire dall'anno successivo. L'uso di OPS all'ormeggio, che riveste grande importanza per la qualità dell'aria locale nelle città portuali e nelle aree costiere, non dovrebbe essere ammissibile per analoghe disposizioni in materia di

Emendamento

(31) La conformità al presente regolamento dipenderebbe da elementi che potrebbero sfuggire al controllo della società, quali le questioni relative alla disponibilità o alla qualità del combustibile. Pertanto, alle società dovrebbe essere concessa la flessibilità di riportare un'eccedenza di conformità da un anno all'altro o di prendere a prestito, entro certi limiti, un anticipo dell'eccedenza di conformità ***generata dalle energie rinnovabili*** a partire dall'anno successivo. L'uso di OPS ***e di qualsiasi altra tecnologia a zero emissioni*** all'ormeggio, che riveste grande importanza per la qualità dell'aria locale nelle città portuali e

flessibilità.

nelle aree costiere, non dovrebbe essere ammissibile per analoghe disposizioni in materia di flessibilità.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Considerando 32

Testo della Commissione

(32) Al fine di evitare il lock-in tecnologico e continuare a sostenere la diffusione delle soluzioni più **performanti**, le società dovrebbero essere autorizzate a mettere in comune le prestazioni di navi diverse e a utilizzare le eventuali prestazioni eccedenti di una nave per compensare le prestazioni insufficienti di un'altra nave. Ciò crea una possibilità di ricompensa per l'eccesso di conformità e incentiva gli investimenti in tecnologie più avanzate. La possibilità di optare per la conformità dell'insieme delle navi (pool) dovrebbe rimanere volontaria e subordinata all'accordo delle società interessate.

Emendamento

(32) Al fine di evitare il lock-in tecnologico e continuare a sostenere la diffusione delle soluzioni più **efficienti dal punto di vista energetico e sostenibili**, le società dovrebbero essere autorizzate a mettere in comune le prestazioni di navi diverse e a utilizzare le eventuali prestazioni eccedenti di una nave per compensare le prestazioni insufficienti di un'altra nave. Ciò crea una possibilità di ricompensa per l'eccesso di conformità e incentiva gli investimenti in tecnologie più avanzate. La possibilità di optare per la conformità dell'insieme delle navi (pool) dovrebbe rimanere volontaria e subordinata all'accordo delle società interessate.

Emendamento 37

Proposta di regolamento Considerando 33

Testo della Commissione

(33) Un documento di conformità ("certificato di conformità FuelEU") rilasciato da un verificatore secondo le procedure stabilite dal presente regolamento dovrebbe essere conservato a bordo delle navi come prova della conformità ai limiti di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave e ai requisiti relativi all'uso di OPS all'ormeggio. È opportuno che i verificatori informino la Commissione in

Emendamento

(33) Un documento di conformità ("certificato di conformità FuelEU") rilasciato da un verificatore secondo le procedure stabilite dal presente regolamento dovrebbe essere conservato a bordo delle navi come prova della conformità ai limiti di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave, **ai requisiti relativi ai combustibili rinnovabili di origine non biologica** e ai requisiti relativi all'uso di OPS all'ormeggio. È opportuno che i

merito al rilascio di tali documenti.

verificatori informino la Commissione in merito al rilascio di tali documenti.

Emendamento 38

Proposta di regolamento Considerando 35

Testo della Commissione

(35) Fatta salva la possibilità di rispettare la conformità sfruttando le disposizioni in materia di flessibilità e di messa in comune delle prestazioni (pooling), le navi che non rispettano i limiti relativi all'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo sono soggette a una sanzione avente un effetto dissuasivo. La sanzione dovrebbe essere proporzionata alla portata della non conformità ed eliminare qualsiasi vantaggio economico derivante dalla non conformità, preservando in tal modo condizioni di parità nel settore. Dovrebbe **basarsi sulla** quantità e **sul** costo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che le navi avrebbero dovuto utilizzare per soddisfare i requisiti del regolamento.

Emendamento

(35) Fatta salva la possibilità di rispettare la conformità sfruttando le disposizioni in materia di flessibilità e di messa in comune delle prestazioni (pooling), le navi che non rispettano i limiti relativi all'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo sono soggette a una sanzione avente un effetto dissuasivo. La sanzione dovrebbe essere proporzionata alla portata della non conformità ed eliminare qualsiasi vantaggio economico derivante dalla non conformità, preservando in tal modo condizioni di parità nel settore. Dovrebbe **essere superiore alla** quantità e **al** costo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che le navi avrebbero dovuto utilizzare per soddisfare i requisiti del regolamento.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Considerando 36

Testo della Commissione

(36) La sanzione imposta per ogni scalo in porto non conforme dovrebbe essere proporzionata al costo di utilizzo dell'elettricità ed essere sufficientemente elevata da avere un effetto dissuasivo dall'uso di fonti energetiche più inquinanti. La sanzione dovrebbe basarsi sulla potenza installata a bordo della nave, espressa in megawatt, moltiplicata per un importo fisso in EUR per ora di sosta all'ormeggio.

Emendamento

(36) La sanzione imposta per ogni scalo in porto non conforme dovrebbe essere proporzionata al costo di utilizzo dell'elettricità ed essere sufficientemente elevata da avere un effetto dissuasivo dall'uso di fonti energetiche più inquinanti. La sanzione dovrebbe basarsi sulla potenza installata a bordo della nave, espressa in megawatt, moltiplicata per un importo fisso in EUR per ora di sosta all'ormeggio.

A causa della mancanza di dati precisi sul costo della fornitura di OPS nell'Unione, tale tariffa dovrebbe essere basata sul prezzo medio UE dell'energia elettrica per i consumatori non domestici moltiplicato per due per tenere conto di altri oneri relativi alla fornitura del servizio, compresi, tra l'altro, i costi di connessione e il recupero degli investimenti.

A causa della mancanza di dati precisi sul costo della fornitura di OPS nell'Unione, tale tariffa dovrebbe essere basata sul prezzo medio UE ***più aggiornato*** dell'energia elettrica per i consumatori non domestici moltiplicato per due per tenere conto di altri oneri relativi alla fornitura del servizio, compresi, tra l'altro, i costi di connessione e il recupero degli investimenti.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Considerando 37

Testo della Commissione

(37) Le entrate generate dal pagamento delle sanzioni dovrebbero essere ***utilizzate per promuovere la distribuzione e l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo e per aiutare*** gli operatori marittimi a conseguire i loro obiettivi climatici e ambientali. A tal fine tali entrate dovrebbero essere assegnate al fondo per ***l'innovazione*** di cui all'articolo ***10 bis, paragrafo 8***, della direttiva 2003/87/CE.

Emendamento

(37) Le entrate generate dal pagamento delle sanzioni dovrebbero essere ***interamente reinvestite*** nel settore marittimo ***e utilizzate per promuovere una transizione ecologica giusta attraverso il rapido miglioramento dell'efficienza energetica e operativa delle navi, anche nel trasporto marittimo a corto raggio e nei porti, la diffusione di tecnologie di propulsione a emissioni zero e l'adozione di un uso sostenibile delle energie rinnovabili, compresa l'energia eolica, e per agevolare la costruzione delle pertinenti strutture di rifornimento e delle strutture per il collegamento elettrico nei porti, aiutando in tal modo*** gli operatori marittimi a conseguire i loro obiettivi climatici e ambientali. ***Parallelamente, le entrate dovrebbero essere utilizzate anche per sostenere la riconversione, la formazione, la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori lungo l'intera catena del valore del settore marittimo, compresi i cantieri navali, al fine di dotarli delle competenze e delle tecnologie rispettose dell'ambiente necessarie per la transizione. I corsi di formazione rivolti ai navigatori e ai comandanti marittimi, in particolare, dovrebbe concentrarsi anche sui benefici***

e sui miglioramenti in termini di efficienza derivanti dalla riduzione della velocità di servizio delle navi, dall'ottimizzazione delle rotte e dalla logistica dei carichi, nonché dalla sensibilizzazione in merito agli ecosistemi marini e al problema dei rifiuti marini. A tal fine tali entrate dovrebbero essere assegnate al Fondo per l'oceano di cui all'articolo [XX] della direttiva 2003/87/CE e destinate a progetti nel settore marittimo conformemente agli obiettivi di cui al presente regolamento. In effetti il 20 % delle entrate raccolte annualmente del Fondo per l'oceano è utilizzato per contribuire alla protezione, al ripristino e alla gestione migliore degli ecosistemi marini colpiti dal riscaldamento globale, come le aree marine protette, e per promuovere un'economia blu sostenibile e trasversale, ad esempio l'energia marina rinnovabile.

Emendamento 41

Proposta di regolamento Considerando 39

Testo della Commissione

(39) Data l'importanza delle conseguenze che le misure adottate dai verificatori a norma del presente regolamento possono avere per le società interessate, in particolare per quanto riguarda la determinazione degli scali in porto non conformi, il calcolo degli importi delle sanzioni e il rifiuto di rilasciare un certificato di conformità FuelEU, tali società dovrebbero avere il diritto di chiedere un riesame di tali misure all'autorità competente dello Stato membro in cui il verificatore è stato accreditato. Alla luce del diritto fondamentale a un ricorso effettivo, sancito dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, le decisioni adottate dalle autorità competenti e dagli enti di

Emendamento

(39) Data l'importanza delle conseguenze che le misure adottate dai verificatori a norma del presente regolamento possono avere per le società interessate, in particolare per quanto riguarda la determinazione degli scali in porto non conformi, **la raccolta delle informazioni per** il calcolo degli importi delle sanzioni e il rifiuto di rilasciare un certificato di conformità FuelEU, tali società dovrebbero avere il diritto di chiedere un riesame di tali misure all'autorità competente dello Stato membro in cui il verificatore è stato accreditato. Alla luce del diritto fondamentale a un ricorso effettivo, sancito dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, le decisioni adottate

gestione del porto a norma del presente regolamento dovrebbero essere soggette a controllo giurisdizionale, effettuato conformemente al diritto nazionale dello Stato membro interessato.

dalle autorità competenti e dagli enti di gestione del porto a norma del presente regolamento dovrebbero essere soggette a controllo giurisdizionale, effettuato conformemente al diritto nazionale dello Stato membro interessato.

Emendamento 42

Proposta di regolamento Considerando 40

Testo della Commissione

(40) Al fine di mantenere condizioni di parità mediante il funzionamento efficiente del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica dell'elenco dei fattori di emissione "well-to-wake", dell'elenco delle tecnologie a zero emissioni applicabili o dei criteri per il loro uso, al fine di stabilire le norme relative all'esecuzione delle prove di laboratorio e delle misurazioni dirette delle emissioni, all'adattamento delle sanzioni, all'accreditamento dei verificatori e alle modalità di pagamento delle sanzioni. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Emendamento

(40) Al fine di mantenere condizioni di parità mediante il funzionamento efficiente del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica **della definizione o l'aggiornamento delle norme per la misurazione e la contabilizzazione delle fonti di energia sostitutiva**, dell'elenco dei fattori di emissione "well-to-wake", **del calcolo delle emissioni di CO₂ equivalente, compreso il carbon black**, dell'elenco delle tecnologie a zero emissioni **all'ormeggio** applicabili, dei criteri per il loro uso **o della misurazione del loro contributo al bilancio energetico delle navi**, al fine **di definire il modello dei piani di monitoraggio**, di stabilire le norme relative all'esecuzione delle prove di laboratorio e delle misurazioni dirette delle emissioni, all'adattamento delle sanzioni **e della relative formule**, all'accreditamento dei verificatori e alle modalità di pagamento delle sanzioni. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il

Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Emendamento 43

Proposta di regolamento Considerando 40 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(40 bis) *Le tecnologie climaticamente neutre nel settore marittimo sono un ambito della ricerca e dello sviluppo che evolve rapidamente. Entro ... [due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione dovrebbe elaborare una relazione che analizzi gli sviluppi delle tecnologie a zero emissioni all'ormeggio e delle tecnologie a zero emissioni per i carburanti nell'ambito della ricerca e dell'innovazione e nel mercato.*

Emendamento 44

Proposta di regolamento Considerando 41

Testo della Commissione

Emendamento

(41) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷. ***Nello stabilire, mediante atti di esecuzione, i modelli per i piani di monitoraggio standardizzati, comprese le norme tecniche per la loro applicazione uniforme, la Commissione dovrebbe***

(41) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷.

tenere conto della possibilità di riutilizzare le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757.

²⁷ 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 Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

²⁷ 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 Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Emendamento 45

Proposta di regolamento Considerando 42

Testo della Commissione

(42) Data la dimensione internazionale del settore marittimo, è preferibile un approccio globale volto a limitare l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata dalle navi, in quanto potrebbe essere considerato più efficace grazie alla sua portata più ampia. In questo contesto e al fine di agevolare lo sviluppo di norme internazionali all'interno dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), è opportuno che la Commissione condivida con l'IMO e altri organismi internazionali competenti le informazioni pertinenti relative all'attuazione del presente regolamento e che siano comunicati all'IMO i dati ***pertinenti***. Qualora venga raggiunto un accordo su un approccio globale su questioni pertinenti per il presente regolamento, la Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento al fine di allinearli, se del caso, alle norme internazionali.

Emendamento

(42) Data la dimensione internazionale del settore marittimo, ***sarebbe*** preferibile un approccio globale volto a limitare l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata dalle navi, in quanto potrebbe essere considerato più efficace grazie alla sua portata più ampia. ***Ciò non dovrebbe ostacolare la capacità dell'Unione di essere più ambiziosa delle norme internazionali.*** In questo contesto e al fine di ***rafforzare l'ambizione e*** agevolare lo sviluppo di norme internazionali all'interno dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), è opportuno che la Commissione condivida con l'IMO e altri organismi internazionali competenti le informazioni pertinenti relative all'attuazione del presente regolamento e che siano comunicati all'IMO i dati ***che promuovono l'adozione globale di misure di cui al presente regolamento. L'Unione dovrebbe proseguire i suoi sforzi per promuovere obiettivi più ambiziosi di decarbonizzazione del settore marittimo nel contesto dell'IMO.*** Qualora venga raggiunto un accordo su un approccio

globale su questioni pertinenti per il presente regolamento, ***che si sia dimostrato altrettanto efficace e ambizioso***, la Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento al fine di allinearli, se del caso, alle norme internazionali.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Considerando 42 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(42 bis) Oltre ai principi di sussidiarietà e proporzionalità, la procedura di revisione dovrebbe essere guidata anche dal principio "one in, one out". Tale principio è uno strumento importante, che ha lo scopo di affrontare la questione degli oneri amministrativi e normativi e dovrebbe essere integrato da misure qualitative volte a garantire un processo legislativo efficace e adeguato alle esigenze future, in linea con gli obiettivi a lungo termine dell'Unione.

Emendamento 47

Proposta di regolamento Considerando 43 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(43 bis) Riconoscendo l'importanza di affrontare le esigenze specifiche delle isole e delle zone isolate dell'Unione e al fine di garantire la connettività, è opportuno garantire flessibilità al settore del cabotaggio marittimo dei passeggeri, secondo quanto stabilito dal regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, affinché esso possa adattarsi al sistema senza vedere compromessi gli attuali livelli di servizi di trasporto.

Emendamento 48

Proposta di regolamento Articolo 1 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) l'obbligo di utilizzare una quota di combustibili rinnovabili di origine non biologica da parte di una nave in arrivo, all'interno o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e l'obbligo di essere approvvigionati da fornitori di combustibili per uso marittimo; e

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

al fine di aumentare l'uso *costante di combustibili rinnovabili e* a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive in tutta l'Unione, garantendo nel contempo il buon funzionamento *del traffico marittimo* ed evitando distorsioni nel mercato interno.

al fine di *incentivare operazioni di navigazione più efficienti dal punto di vista energetico e di aumentare la fornitura e l'uso costanti di energia rinnovabile* a basse emissioni di carbonio e *sostenibile e* di fonti di energia sostitutive *nel settore marittimo* in tutta l'Unione *e di conseguire l'azzeramento delle emissioni nel settore al più tardi entro il 2050, in linea con l'obiettivo dell'UE della neutralità climatica e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi*, garantendo nel contempo il *suo* buon funzionamento ed evitando distorsioni nel mercato interno, *anche da parte di operatori di paesi terzi.*

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 2 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Il presente regolamento si applica a tutti i fornitori di combustibili per quanto riguarda i combustibili rinnovabili di origine non biologica forniti alle navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri possono essere esentati dall'applicare il primo comma, lettera b, fino al 31 dicembre 2029 alle navi passeggeri e alle navi ro-ro da passeggeri che fanno scalo nei porti di isole comprese nello stesso Stato membro che, secondo il più recente censimento della popolazione, hanno meno di 50 000 residenti permanenti. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le rotte, le navi e le isole oggetto dell'esenzione, nonché eventuali variazioni delle stesse.

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 3 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

a) "emissioni di gas a effetto serra": il rilascio di anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄) e protossidi di azoto (N₂O) nell'atmosfera;

a) "emissioni di gas a effetto serra": il rilascio di anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄) e protossidi di azoto (N₂O) nell'atmosfera ***e la forzatura radiativa diretta delle emissioni di black carbon (BC)***;

Emendamento 53

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

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) "combustibili a basse emissioni di carbonio": combustibili a basse emissioni di carbonio quali definiti all'articolo ... della direttiva (UE) .../... [direttiva relativa a norme comuni per i mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno (COM(2021) 803];

Emendamento 54

Proposta di regolamento
Articolo 3 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

g) "tecnologia a zero emissioni": una tecnologia che soddisfa i requisiti dell'allegato III e che non comporta il rilascio nell'atmosfera da parte delle navi dei seguenti gas a effetto serra e inquinanti atmosferici: anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄), protossidi di azoto (N₂O), ossidi di zolfo (SO_x), ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM);

g) "tecnologia a zero emissioni **all'ormeggio**": una tecnologia che soddisfa i requisiti dell'allegato III e che non comporta il rilascio nell'atmosfera da parte delle navi dei seguenti gas a effetto serra e inquinanti atmosferici: anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄), protossidi di azoto (N₂O), ossidi di zolfo (SO_x), ossidi di azoto (NO_x), particolato (PM) **e black carbon (BC)**;

Emendamento 55

Proposta di regolamento
Articolo 3 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

i) "porto di scalo": un porto di scalo quale definito all'articolo 3, lettera b), del regolamento (UE) 2015/757;

i) "porto di scalo": **il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare una parte sostanziale delle sue merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri; che conseguentemente esclude le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, cambiare l'equipaggio, effettuare una sosta in bacino di carenaggio o riparazioni alla nave e/o alle sue**

attrezzature, le soste in porto perché la nave necessita di assistenza o è in situazione di pericolo, o i trasferimenti da nave a nave effettuati al di fuori dei porti e le soste per il solo scopo di trovare un riparo da condizioni meteorologiche avverse o rese necessarie da attività di ricerca e salvataggio;

Emendamento 56

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

Testo della Commissione

Emendamento

i bis) "area portuale": un'area portuale quale definita all'articolo 2, lettera r), della direttiva (UE) 2009/45;

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera i ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

i ter) "fornitore di combustibile per uso marittimo": fornitore di combustibile quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 38, della direttiva (UE) 2018/2001, che fornisce carburante per uso marittimo presso un porto marittimo sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

Emendamento 58

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera k

Testo della Commissione

Emendamento

k) "società": società quale definita all'articolo 3, lettera d), del regolamento

k) "società": l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo o a

(UE) 2015/757;

tempo, che ha assunto la responsabilità dell'esercizio commerciale della nave dall'armatore e che è responsabile del pagamento del combustibile usato dalla nave;

Emendamento 59

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera n

Testo della Commissione

n) "uso di energia a bordo": la quantità di energia, espressa in megajoule (MJ), usata da una nave per la propulsione e per il funzionamento di qualsiasi apparecchiatura di bordo, in mare o all'ormeggio;

Emendamento

n) "uso di energia a bordo": la quantità di energia, espressa in megajoule (MJ), usata da una nave per la propulsione e per il funzionamento di qualsiasi apparecchiatura di bordo, in mare o all'ormeggio, ***che non comprende l'energia aggiuntiva usata a causa delle caratteristiche tecniche di una nave di classe ghiaccio IA, IA Super o di classe ghiaccio equivalente e l'energia aggiuntiva usata da una nave di classe ghiaccio IC, IB, IA, IA Super o di classe ghiaccio equivalente a causa della navigazione in condizioni di ghiaccio;***

Emendamento 60

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera r

Testo della Commissione

r) "alimentazione elettrica da terra": il sistema che fornisce energia elettrica alle navi all'ormeggio, a bassa o ad alta tensione, con corrente alternata o continua, compresi gli impianti sulla nave e a terra, quando alimenta direttamente il quadro di distribuzione principale della nave per alimentare le attività di hotelling e i carichi di servizio o per caricare le batterie secondarie;

Emendamento

r) "alimentazione elettrica da terra": il sistema che fornisce energia elettrica alle navi all'ormeggio, a bassa o ad alta tensione, con corrente alternata o continua, compresi gli impianti ***fissi, galleggianti e mobili***, sulla nave e a terra, quando alimenta direttamente il quadro di distribuzione principale della nave per alimentare le attività di hotelling e i carichi di servizio o per caricare le batterie secondarie;

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera y

Testo della Commissione

y) "filiera meno favorevole": la filiera di produzione a maggiore intensità di **carbonio** utilizzata per un dato combustibile;

Emendamento

y) "filiera meno favorevole": la filiera di produzione a maggiore intensità di **gas a effetto serra** utilizzata per un dato combustibile;

Emendamento 62

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera z

Testo della Commissione

z) "CO₂ equivalente": la misura metrica usata per calcolare le emissioni di CO₂, CH₄ e N₂O sulla base del loro potenziale di riscaldamento globale, convertendo le quantità di CH₄ e N₂O in equivalenti quantità di anidride carbonica con lo stesso potenziale di riscaldamento globale;

Emendamento

z) "CO₂ equivalente": la misura metrica usata per calcolare le emissioni di CO₂, CH₄, **BC** e N₂O sulla base del loro potenziale di riscaldamento globale, convertendo le quantità di CH₄, **BC** e N₂O in equivalenti quantità di anidride carbonica con lo stesso potenziale di riscaldamento globale;

Emendamento 63

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

Testo della Commissione

Emendamento

ee bis) "autorità di riferimento di una società di navigazione":

i) nel caso di una società registrata in uno Stato membro, lo Stato membro in cui la società è registrata;

ii) nel caso di una società non registrata in uno Stato membro, lo Stato membro che ha registrato il maggior numero stimato di scali durante le tratte

effettuate da tale società negli ultimi due anni di monitoraggio e rientranti nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2;

iii) nel caso di una società che non è registrata in uno Stato membro e che non ha effettuato rotte che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 nei due anni di monitoraggio precedenti, l'autorità di riferimento corrisponde allo Stato membro da cui la società ha iniziato la sua prima tratta che rientra nell'ambito di applicazione di tale articolo.

Emendamento 64

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera ee ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

ee ter) "classe ghiaccio": l'indicazione assegnata alla nave dalle competenti autorità nazionali dello Stato di bandiera o da un'organizzazione riconosciuta da tale Stato che indica che la nave è stata concepita per la navigazione in condizioni di mare ghiacciato;

Emendamento 65

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera ee quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

ee quater) "navigazione in condizioni di ghiaccio": navigazione di una nave di classe ghiaccio in un'area di mare compresa nel limite dei ghiacci;

Emendamento 66

Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera ee quinquies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

*ee quinquies) "limite dei ghiacci":
conformemente al punto 4.4 della
nomenclatura del ghiaccio marino
dell'Organizzazione meteorologica
mondiale pubblicata nel marzo 2014,
demarcazione in un momento dato tra il
mare aperto e qualsiasi tipo di ghiaccio
marino, sia esso fisso o galleggiante.*

Emendamento 67

Proposta di regolamento Articolo 4 – titolo

Testo della Commissione

Limite di intensità dei gas a effetto serra
dell'energia usata a bordo da una nave

Emendamento

Limite dell'intensità dei gas a effetto serra
dell'energia usata a bordo da una nave *e
mandato per l'adozione di combustibili
rinnovabili di origine non biologica*

Emendamento 68

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2 – trattino 3

Testo della Commissione

— -13 % dal 1° gennaio 2035;

Emendamento

— -25 % dal 1° gennaio 2035;

Emendamento 69

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2 – trattino 4

Testo della Commissione

— -26 % dal 1° gennaio 2040;

Emendamento

— -50 % dal 1° gennaio 2025;

Emendamento 70

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 2 – trattino 5

Testo della Commissione

— -59 % dal 1° gennaio 2045;

Emendamento

— -75 % dal 1° gennaio 2025;

Emendamento 71

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 2 – trattino 6

Testo della Commissione

— -75 % dal 1° gennaio 2050.

Emendamento

— -100 % dal 1° gennaio 2050.

Emendamento 72

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

[Asterisco: Il valore di riferimento, *che* sarà calcolato *in una fase successiva della procedura legislativa, corrisponde* all'intensità media per flotta dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalle navi nel 2020, determinata sulla base dei dati monitorati e comunicati nel quadro del regolamento (UE) 2015/757 e utilizzando la metodologia e i valori predefiniti di cui *all'allegato I di tale* regolamento.]

Emendamento

[Asterisco: Il valore di riferimento sarà calcolato *entro il 31 dicembre 2022 e corrisponderà* all'intensità media per flotta dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalle navi nel 2020, determinata sulla base dei dati monitorati e comunicati nel quadro del regolamento (UE) 2015/757 e utilizzando la metodologia e i valori predefiniti di cui *agli allegati I e II del presente* regolamento.]

Emendamento 73

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *La quota annuale di combustibili rinnovabili di origine non biologica per l'energia utilizzata a bordo da una nave durante il periodo di riferimento è pari*

almeno ai seguenti valori:

- 2 % dal 1° gennaio 2030;

- 6 % dal 1° gennaio 2035.

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. I fornitori di combustibile per uso marittimo garantiscono che il quantitativo totale di combustibili rinnovabili di origine non biologica venduto nel corso di un anno alle navi presso i porti dell'Unione rispetti i valori e le date di applicazione previsti al paragrafo 2 bis, al fine di fornire alle imbarcazioni i combustibili necessari.

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. L'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave è calcolata come la quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia conformemente alla metodologia di cui all'allegato I.

3. L'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave è calcolata come la quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia conformemente alla metodologia di cui all'allegato I, ***prevedendo un fattore di correzione per le navi di classe ghiaccio inteso a dedurre il maggior consumo di combustibile legato alla navigazione in condizioni di ghiaccio. All'allegato II sono forniti valori predefiniti da utilizzare come base per il calcolo dei fattori di emissione.***

Emendamento 76

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 per modificare l'allegato I al fine di inserire o aggiornare le norme di riferimento per misurare e contabilizzare accuratamente il contributo delle fonti di energia sostitutive alla luce del progresso scientifico e tecnico.*

Emendamento 77

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato II per includere i fattori di emissione "well-to-wake" relativi a eventuali nuove fonti di energia *o* per **adeguare** i fattori di emissione esistenti in modo da garantire la coerenza con **le** future norme internazionali o **con la legislazione dell'Unione** nel settore dell'energia.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato II per **garantire che i fattori di emissione siano il più rappresentativi possibile delle emissioni reali in base alle migliori conoscenze scientifiche e tecniche disponibili, per** includere i fattori di emissione "well-to-wake" relativi **al black carbon e** a eventuali nuove fonti di energia, per **aggiornare periodicamente** i fattori di emissione esistenti **delle fonti di energia esistenti** in modo da garantire la coerenza con future norme internazionali o **legislazioni dell'Unione più ambiziose** nel settore dell'energia, **dell'ambiente e del clima e da tenere conto dei più recenti sviluppi tecnologici, scientifici e commerciali.**

Emendamento 78

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. **A decorrere dal 1° gennaio 2030**, una nave all'ormeggio in un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro è tenuta a collegarsi all'alimentazione elettrica da terra e a utilizzarla per soddisfare tutte le esigenze di energia durante l'ormeggio.

Emendamento

1. Una nave all'ormeggio in **una area portuale di** un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro è tenuta a collegarsi all'alimentazione elettrica da terra e a utilizzarla per soddisfare tutte le esigenze di energia durante l'ormeggio.

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. Il paragrafo 1 si applica:

Emendamento

2. **Dal 1° gennaio 2030**, il paragrafo 1 si applica:

Emendamento 80

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) alle navi portarinfuse;

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera b ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b ter) alle navi petroliere;

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Il paragrafo 1 si applica a tutte le altre navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento a decorrere dal 1° gennaio 2035.

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

c) che devono fare scalo non programmato in un porto per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare;

c) che devono fare scalo non programmato in un porto per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare ***o in situazioni di emergenza o in condizioni di forza maggiore;***

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

e) ***che non sono in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra perché l'impianto a terra nel porto non è compatibile con le apparecchiature a bordo per l'alimentazione elettrica da terra;***

soppresso

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato III per inserire i

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato III per inserire i

riferimenti alle nuove tecnologie nell'elenco delle tecnologie a zero emissioni applicabili o *dei* criteri per il loro uso, qualora tali nuove tecnologie siano *ritenute* equivalenti alle tecnologie *elencate* in tale allegato alla luce del progresso scientifico e tecnico.

riferimenti alle nuove tecnologie nell'elenco delle tecnologie a zero emissioni *all'ormeggio* applicabili o *modificare i* criteri per il loro uso, qualora tali nuove tecnologie o *altri criteri di utilizzo* siano *ritenuti* equivalenti o *migliori in termini di riduzione delle emissioni* alle tecnologie e ai criteri per il loro uso *elencati* in tale allegato alla luce del progresso scientifico e tecnico e *degli sviluppi della normativa dell'Unione in materia di clima, ambiente ed energia*.

Emendamento 86

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. L'ente di gestione del porto di scalo determina se si applicano le deroghe di cui al paragrafo 3 e rilascia o si rifiuta di rilasciare il certificato conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV.

Emendamento

5. L'ente di gestione del porto di scalo *o, se del caso, l'operatore del terminal o l'autorità competente* determina se si applicano le deroghe di cui al paragrafo 3 e rilascia o si rifiuta di rilasciare il certificato conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV.

Emendamento 87

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. A decorrere dal 1° gennaio 2035, le deroghe di cui al paragrafo 3, lettere d) ed e), non possono essere applicate a una data nave per più di cinque volte in totale nel corso di un anno di riferimento. *Lo scalo in porto non è conteggiato ai fini della conformità alla presente disposizione se la società dimostra che non poteva ragionevolmente sapere che la nave non sarebbe stata in grado di collegarsi per i motivi di cui al paragrafo 3, lettere d) ed e).*

Emendamento

6. A decorrere dal 1° gennaio 2035, le deroghe di cui al paragrafo 3, lettere d) ed e), non possono essere applicate a una data nave per più di cinque volte in totale nel corso di un anno di riferimento. *A decorrere dal 1° gennaio 2040, le eccezioni di cui al paragrafo 3, lettera d), cessano di applicarsi.*

Emendamento 88

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. Gli operatori navali comunicano ai porti in cui fanno scalo la loro intenzione di collegarsi all'energia elettrica da terra e indicano la quantità di energia elettrica di cui necessitano durante lo scalo in questione e le apparecchiature a bordo per l'alimentazione elettrica.

La Commissione fornisce tutti gli orientamenti necessari per garantire la compatibilità fra gli impianti elettrici di bordo e quelli a terra, in particolare per quanto riguarda la conversione della frequenza elettrica. Entro il 1° gennaio 2025 la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce il contenuto, il formato e i termini per quanto riguarda le informazioni che gli operatori navali sono tenuti a fornire alle autorità del porto conformemente al presente paragrafo.

Emendamento 89

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Il monitoraggio e la comunicazione sono coerenti e paragonabili nel tempo. A tal fine le società utilizzano le stesse metodologie di monitoraggio e le stesse serie di dati, fatte salve le modifiche valutate dal verificatore. Le società **forniscono** ragionevoli garanzie circa l'integrità dei dati che devono essere monitorati e comunicati.

3. Il monitoraggio e la comunicazione sono coerenti e paragonabili nel tempo. A tal fine le società utilizzano le stesse metodologie di monitoraggio e le stesse serie di dati, fatte salve le modifiche valutate dal verificatore. Le società **danno** ragionevoli garanzie circa l'integrità dei dati che devono essere monitorati e comunicati.

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Le società ottengono, registrano, compilano, analizzano e documentano i dati di monitoraggio, comprese le ipotesi, i riferimenti, i fattori di emissione e i dati di attività, in modo trasparente e accurato, affinché il verificatore possa determinare l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalle navi.

Emendamento

4. Le società ottengono, registrano, compilano, analizzano e documentano i dati di monitoraggio, comprese le ipotesi, i riferimenti, i fattori di emissione e i dati di attività, in modo trasparente, **completo** e accurato, affinché il verificatore possa determinare l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalle navi, **la quota di combustibili rinnovabili di origine non biologica e qualsiasi altra informazione richiesta per la conformità al presente regolamento.**

Emendamento 91

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Nell'intraprendere le attività di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli **da 7 a 9** e **all'articolo** 14 del presente regolamento, si utilizzano, ove opportuno, le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757.

Emendamento

5. Nell'intraprendere le attività di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli **7, 8, 9** e 14 del presente regolamento, si utilizzano, ove opportuno, le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757.

Emendamento 92

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera d

Testo della Commissione

d) una descrizione relativa alle apparecchiature certificate installate sulla nave per consentire il collegamento all'alimentazione elettrica da terra, a una tensione e a una frequenza specificate, compresi gli equipaggiamenti specificati

Emendamento

d) una descrizione relativa alle apparecchiature certificate installate sulla nave per consentire il collegamento all'alimentazione elettrica da terra, a una tensione e a una frequenza specificate, compresi gli equipaggiamenti specificati

nelle norme IEC/IEEE 80005-1 (alta tensione) e IEC/IEEE 80005-3 (bassa tensione), o relativa alle fonti di energia sostitutive o alla tecnologia a zero emissioni di cui è dotata, come specificato nell'allegato III;

nelle norme IEC/IEEE 80005-1 (alta tensione) e IEC/IEEE 80005-3 (bassa tensione), o relativa alle fonti di energia sostitutive o alla tecnologia a zero emissioni di cui è dotata, come specificato nell'allegato III, **unitamente a una descrizione delle loro principali specifiche tecniche, compresa la capacità espressa in megajoule (MJ), ove pertinente;**

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera e

Testo della Commissione

e) una descrizione della fonte o delle fonti di energia prevista/e a bordo da utilizzare durante la navigazione e all'ormeggio per soddisfare i requisiti di cui agli articoli 4 e 5;

Emendamento

e) una descrizione della fonte o delle fonti di energia prevista/e a bordo da utilizzare durante la navigazione e all'ormeggio per soddisfare i requisiti di cui agli articoli 4 e 5, **comprese le fonti di energia previste per alimentare la tecnologia a zero emissioni all'ormeggio specificata nell'allegato III, come la principale fonte di energia prevista per la ricarica della batteria di energia elettrica a bordo e per l'alimentazione delle pile a combustibile;**

Emendamento 94

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera f

Testo della Commissione

f) una descrizione delle procedure di monitoraggio del consumo di combustibile della nave nonché dell'energia fornita da fonti di energia sostitutive o da una tecnologia a zero emissioni, come specificato nell'allegato III;

Emendamento

f) una descrizione delle procedure di monitoraggio **e contabilizzazione** del consumo di combustibile della nave nonché dell'energia fornita da fonti di energia sostitutive o da una tecnologia a zero emissioni **all'ormeggio**, come specificato nell'allegato III;

Emendamento 95

Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera k

Testo della Commissione

k) una descrizione del metodo da adottare per calcolare i dati surrogati per colmare le lacune nei dati;

Emendamento

k) una descrizione del metodo da adottare per ***prevenire le lacune nei dati e*** calcolare i dati surrogati per colmare le lacune nei dati ***nonché identificare metodi per individuare gli errori nei dati;***

Emendamento 96

Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera l

Testo della Commissione

l) un foglio di registrazione delle revisioni per registrare tutti i dettagli della cronologia delle revisioni.

Emendamento

l) un foglio di registrazione delle revisioni per registrare tutti i dettagli della cronologia delle revisioni;

Emendamento 97

Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera l bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

l bis) informazioni sulla classe ghiaccio della nave, se l'energia aggiuntiva dovuta alla classe ghiaccio della nave deve essere scorpolata dal computo dell'energia utilizzata a bordo;

Emendamento 98

Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera l ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

l ter) una descrizione della procedura seguita per il monitoraggio della distanza percorsa nell'intero viaggio e durante la

navigazione in condizioni di ghiaccio, la data e l'ora della navigazione quando si verificano tali condizioni, il consumo di carburante e l'energia fornita da fonti di energia sostitutive o da una tecnologia a zero emissioni quale specificata all'allegato III durante la navigazione in condizioni di ghiaccio, se l'energia aggiuntiva dovuta alla navigazione in condizioni di ghiaccio deve essere scorporata dal computo dell'energia utilizzata a bordo;

Emendamento 99

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli. La Commissione, *mediante* atti *di esecuzione, stabilisce tali* modelli, comprese le norme tecniche per la loro applicazione *uniforme. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.*

Emendamento

4. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli. La Commissione *adotta* atti *delegati conformemente all'articolo 26 che integrano il presente regolamento stabilendo piani di monitoraggio standardizzati basati su* modelli, comprese le norme tecniche per la loro applicazione *e il loro utilizzo uniformi.*

Emendamento 100

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) quando i metodi per prevenire le lacune nei dati e individuare gli errori nei dati si sono rivelati inadeguati per garantire la solidità e la trasparenza dei dati.

Emendamento 101

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Le modifiche del piano di monitoraggio di cui al paragrafo 2, lettere b), c) *e* d), del presente articolo sono soggette a valutazione da parte del verificatore. A seguito della valutazione, il verificatore notifica alla società interessata se tali modifiche sono conformi all'articolo 6.

Emendamento

4. Le modifiche del piano di monitoraggio di cui al paragrafo 2, lettere b), c), d) ***ed e bis***), del presente articolo sono soggette a valutazione da parte del verificatore. A seguito della valutazione, il verificatore notifica alla società interessata se tali modifiche sono conformi all'articolo 6.

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. Qualora biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto e carburanti derivanti da carbonio riciclato, quali definiti nella direttiva (UE) 2018/2001, debbano essere presi in considerazione ai fini di cui all'articolo 4, ***paragrafo 1***, del presente regolamento, si applicano le norme seguenti:

Emendamento

1. Qualora biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto e carburanti derivanti da carbonio riciclato, quali definiti nella direttiva (UE) 2018/2001, ***e altri carburanti o gas*** debbano essere presi in considerazione ai fini di cui all'articolo 4 del presente regolamento, si applicano le norme seguenti:

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) i fattori di emissione di gas a effetto serra dei carburanti rinnovabili di origine non biologica ***e dei carburanti derivanti da carbonio riciclato*** conformi alle soglie di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 27, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2018/2001 sono determinati secondo le metodologie

Emendamento

b) i fattori di emissione di gas a effetto serra dei carburanti rinnovabili di origine non biologica conformi alle soglie di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 27, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2018/2001 ***e dei relativi atti delegati su addizionalità e metodologia dei gas a effetto serra*** sono

stabilite in tale direttiva;

determinati secondo le metodologie stabilite in tale direttiva;

Emendamento 104

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) i fattori di emissione dei carburanti rinnovabili di origine non biologica **e dei carburanti derivanti da carbonio riciclato** non conformi alla lettera b) si considerano pari a quelli della filiera meno favorevole dei combustibili fossili per questo tipo di combustibili.

Emendamento

d) i fattori di emissione dei carburanti rinnovabili di origine non biologica non conformi alla lettera b) **e qualsiasi altro combustibile sintetico derivato dall'idrogeno o tipo di idrogeno** si considerano pari a quelli della filiera meno favorevole dei combustibili fossili per questo tipo di combustibili.

Emendamento 105

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le società sono tenute a fornire dati accurati e affidabili sull'intensità delle emissioni dei gas a effetto serra e sulle caratteristiche di sostenibilità di biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili di origine non biologica e carburanti derivanti da carbonio riciclato, verificati da un sistema riconosciuto dalla Commissione in conformità all'articolo 30, paragrafi 5 e 6 della direttiva (UE) 2018/2001.

Emendamento

2. Le società sono tenute a fornire dati accurati, **completi** e affidabili sull'intensità delle emissioni dei gas a effetto serra e sulle caratteristiche di sostenibilità di biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili di origine non biologica e carburanti derivanti da carbonio riciclato, verificati da un sistema riconosciuto dalla Commissione in conformità all'articolo 30, paragrafi 5 e 6 della direttiva (UE) 2018/2001.

Emendamento 106

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Le società hanno il diritto di

Emendamento

3. Le società hanno il diritto di

discostarsi dai valori predefiniti per i fattori di emissione "tank-to-wake", a condizione che i valori reali siano certificati mediante prove di laboratorio o misurazioni dirette delle emissioni. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le norme relative all'esecuzione delle prove di laboratorio e delle misurazioni dirette delle emissioni.

discostarsi dai valori predefiniti per i fattori di emissione "tank-to-wake" **dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio**, a condizione che i valori reali siano certificati mediante prove di laboratorio o misurazioni dirette delle emissioni, **conformemente ai sistemi di certificazione e verifica stabiliti nella direttiva (UE) 2018/2001 e nella direttiva (UE) .../... [direttiva sul gas (UE) XX/XXXX].** **Le prestazioni dei combustibili fossili sono valutate solo mediante l'uso di fattori di emissione predefiniti, come previsto dal presente regolamento. Le imprese hanno il diritto di discostarsi dai valori standard stabiliti per gli scostamenti o le emissioni fuggitive di combustibili fossili "tank-to-wake", a condizione che la Commissione istituisca il corrispondente meccanismo di certificazione e verifica mediante un atto delegato. A tal fine,** alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le norme relative all'esecuzione **di compiti di certificazione dei sistemi di conversione dell'energia o dei consumatori di combustibili, nonché** delle prove **al banco o** di laboratorio e delle misurazioni dirette delle emissioni **per i combustibili fossili e gli scostamenti relativi al gas.**

Emendamento 107

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il verificatore valuta la conformità del piano di monitoraggio ai requisiti stabiliti negli articoli da 6 a 9. Se la valutazione del verificatore individua delle non conformità a tali requisiti, la società interessata rivede di conseguenza il proprio piano di monitoraggio e presenta il piano

Emendamento

1. Il verificatore valuta la conformità del piano di monitoraggio ai requisiti stabiliti negli articoli da 6 a 9. Se la valutazione del verificatore individua delle non conformità a tali requisiti, la società interessata rivede di conseguenza il proprio piano di monitoraggio **senza indebito**

rivisto al verificatore per la valutazione finale prima che il periodo di riferimento abbia inizio. La società interessata concorda con il verificatore il periodo di tempo necessario per apportare tali revisioni. Tale periodo, in ogni caso, non va oltre *l'inizio* del periodo di riferimento.

ritardo e presenta il piano rivisto al verificatore per la valutazione finale prima che il periodo di riferimento abbia inizio. La società interessata concorda con il verificatore il periodo di tempo necessario per apportare tali revisioni. Tale periodo, in ogni caso, non va oltre *un mese prima dell'inizio* del periodo di riferimento.

Emendamento 108

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Qualora la valutazione di verifica individui dichiarazioni inesatte o non conformità al presente regolamento, il verificatore ne informa tempestivamente la società interessata. La società modifica quindi le dichiarazioni inesatte o le non conformità in modo da consentire il completamento in tempo del processo di verifica.

Emendamento

3. Qualora la valutazione di verifica individui dichiarazioni inesatte o non conformità al presente regolamento, il verificatore ne informa tempestivamente la società interessata. La società modifica quindi *senza indebito ritardo* le dichiarazioni inesatte o le non conformità in modo da consentire il completamento in tempo del processo di verifica.

Emendamento 109

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera d

Testo della Commissione

d) i registri pertinenti della nave sono completi e coerenti.

Emendamento

d) i registri pertinenti della nave sono completi, *trasparenti* e coerenti.

Emendamento 110

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Il verificatore fornisce, per ciascuna delle navi sotto la propria sorveglianza, un programma individuale

di gestione della qualità delle misure da adottare per evitare lacune ed errori nei dati.

Emendamento 111

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I verificatori sono accreditati per le attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento da un organismo nazionale di accreditamento a norma del regolamento (CE) n. 765/2008.

Emendamento

1. I verificatori sono accreditati per le attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento da un organismo nazionale di accreditamento a norma del regolamento (CE) n. 765/2008. ***L'organismo nazionale di accreditamento notifica senza indebito ritardo alla Commissione l'elenco dei verificatori accreditati, unitamente alle informazioni che ne consentono l'identificazione, e li registra nella banca dati.***

Emendamento 112

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori metodi e criteri di accreditamento dei verificatori. I metodi specificati in tali atti delegati si basano sui principi di verifica di cui agli articoli 10 e 11 e sulle pertinenti norme internazionalmente riconosciute.

Emendamento

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori metodi e criteri di accreditamento dei verificatori, ***di garanzia della loro autonomia e imparzialità e di procedure obbligatorie di riaccreditamento, al fine di far fronte alle nuove complessità e alle specificità dell'evoluzione dei nuovi combustibili alternativi e delle tecnologie a emissioni zero.*** I metodi specificati in tali atti delegati si basano sui principi di verifica di cui agli articoli 10 e 11 e sulle pertinenti norme internazionalmente riconosciute.

Emendamento 113

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) per ogni nave cui si applica il requisito di cui all'articolo 5, paragrafo 1, il collegamento all'energia elettrica da terra e l'uso di tale energia elettrica o l'esistenza di una qualsiasi delle deroghe di cui all'articolo 5, paragrafo 3;

Emendamento

b) per ogni nave cui si applica il requisito di cui all'articolo 5, paragrafo 1, il collegamento all'energia elettrica da terra e l'uso di tale energia elettrica o l'esistenza di una qualsiasi delle deroghe di cui all'articolo 5, paragrafo 3, ***certificate a norma dell'articolo 5, paragrafo 5;***

Emendamento 114

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata all'ormeggio e in mare.

Emendamento

e) la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata all'ormeggio e in mare, ***compresa la quantità di ogni fonte di energia che alimenta le tecnologie a zero emissioni all'ormeggio.***

Emendamento 115

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) la classe ghiaccio della nave, se l'energia aggiuntiva dovuta alla classe ghiaccio della nave deve essere scorporata dal computo dell'energia utilizzata a bordo;

Emendamento 116

Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 1 – lettera e ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e ter) la data e l'ora della navigazione in condizioni di ghiaccio, la quantità di ciascun tipo di carburante consumato durante la navigazione in condizioni di ghiaccio, la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata durante la navigazione in condizioni di ghiaccio, la distanza percorsa durante la navigazione in condizioni di ghiaccio, la distanza percorsa durante il viaggio, la quantità di ciascun tipo di carburante consumato in mare, la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata in mare, se l'energia aggiuntiva dovuta alla classe ghiaccio della nave deve essere scorporata dal computo dell'energia utilizzata a bordo;

Emendamento 117

Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Le società registrano, **su base annuale e** in modo trasparente, le informazioni e i dati elencati al paragrafo 1, in modo da consentire al verificatore di verificare la conformità al presente regolamento.

2. Le società registrano, in modo trasparente, le informazioni e i dati elencati al paragrafo 1 **e li compilano su base annuale**, in modo da consentire al verificatore di verificare la conformità al presente regolamento.

Emendamento 118

Proposta di regolamento
Articolo 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14 bis

Relazione di indisponibilità FuelEU

Maritime

1. *Se una nave, pur avendo compiuto i massimi sforzi, non riesce a ottenere carburanti che le consentano di rispettare i limiti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, essa comunica tale impossibilità all'autorità competente dello Stato membro in questione e all'autorità competente del porto di destinazione, qualora anche detto porto sia sotto la giurisdizione di uno Stato membro, tramite una relazione di indisponibilità FuelEU Maritime. Detta relazione include i motivi dell'indisponibilità dei carburanti, come ad esempio una carenza degli stessi o l'assenza di infrastrutture portuali.*
2. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di creare un modello per la relazione di indisponibilità FuelEU Maritime di cui al paragrafo 1 del presente articolo.*
3. *Le autorità competenti dello Stato membro registrano nella banca dati sulla conformità di cui all'articolo 16 i casi di indisponibilità dei carburanti.*
4. *Lo Stato membro del porto in questione provvede a svolgere indagini sulle relazioni di indisponibilità.*

Emendamento 119

Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera -a (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

- a) calcola, se del caso, la percentuale di combustibili rinnovabili di origine non biologica nell'energia media annuale utilizzata a bordo dalla nave in questione;*

Emendamento 120

Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) calcola l'importo delle sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e 2.

soppresso

Emendamento 121

Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) aggrega separatamente su base annuale le informazioni monitorate e registrate a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, lettere c), d), e) ed e bis) per ciascuna nave e le fornisce alle società affinché le inseriscano nella banca dati a norma dell'articolo 16, paragrafo 3;

Emendamento 122

Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera d ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d ter) raccoglie le informazioni di cui sopra e le trasmette all'autorità competente per quanto concerne la compagnia di navigazione.

Emendamento 123

Proposta di regolamento
Articolo 16 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Banca dati e comunicazioni sulla conformità

Banca dati *FuelEU Maritime*, comunicazione e pubblicazione di informazioni

Emendamento 124

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione sviluppa *e aggiorna* una banca dati elettronica *sulla conformità* e ne garantisce il funzionamento, *ai fini del monitoraggio della conformità agli articoli 4 e 5*. La banca dati sulla conformità è utilizzata per registrare il saldo di conformità delle navi e l'uso dei meccanismi di flessibilità di cui agli articoli 17 e 18. *È* accessibile alle società, ai verificatori, alle autorità competenti *e* alla Commissione.

Emendamento

1. La Commissione sviluppa una banca dati elettronica *FuelEU Maritime gestita a livello centrale per tenere traccia dei dati trasmessi a norma del presente regolamento* e ne garantisce il funzionamento *e l'aggiornamento, oltre a garantire l'archiviazione e la pubblicazione delle informazioni trasmesse dalle società, dai verificatori e dall'organismo nazionale di accreditamento*. La banca dati sulla conformità *dovrebbe basarsi, ove possibile, sul modulo THETIS-MRV esistente ed* è utilizzata per *monitorare la conformità agli articoli 4 e 5*, registrare il saldo di conformità delle navi, *l'applicazione delle deroghe di cui all'articolo 5, paragrafo 3*, l'uso dei meccanismi di flessibilità di cui agli articoli 17 e 18, *le sanzioni di cui all'articolo 20, i dati trasmessi a norma del paragrafo 3 del presente articolo, le sanzioni notificate a norma dell'articolo 23 e l'elenco delle autorità competenti di cui all'articolo 25, paragrafo 1*. La banca dati è *resa pubblica in un formato di dati aperto e liberamente* accessibile alle società, ai verificatori, alle autorità competenti, alla Commissione *e al pubblico in generale in modo trasparente, scaricabile e di facile utilizzo*.

Emendamento 125

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Entro il 30 aprile di ogni anno, per ciascuna delle sue navi, la società registra nella banca dati sulla conformità le informazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 2, quali accertate dal verificatore, unitamente alle informazioni che consentono di identificare la nave, la società e l'identità del verificatore che ha effettuato la valutazione.

Emendamento

3. Entro il 30 aprile di ogni anno, per ciascuna delle sue navi, la società registra nella banca dati sulla conformità le informazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 2, quali accertate *e calcolate* dal verificatore, *l'uso dei meccanismi di flessibilità di cui agli articoli 17 e 18, le eventuali deroghe annuali applicate a norma dell'articolo 5, paragrafo 3*, unitamente alle informazioni che consentono di identificare la nave, la società e l'identità del verificatore che ha effettuato la valutazione.

Emendamento 126

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione rende pubbliche tutte le informazioni registrate nella banca dati per un determinato periodo di riferimento. Le informazioni relative al periodo di riferimento precedente rimangono disponibili al pubblico in qualsiasi momento. Le informazioni sono fornite in un formato aperto, scaricabile e grezzo, prive di anonimizzazione o ulteriore aggregazione, ad eccezione dei dati sulle sanzioni, che sono resi anonimi.

Emendamento 127

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Qualora, a causa di circostanze specifiche, la divulgazione in forma anonima di dati relativi alle sanzioni

pregiudichi in via eccezionale la protezione di un interesse commerciale da tutelare in quanto interesse economico legittimo che prevale sull'interesse pubblico alla divulgazione a norma del regolamento (CE) n. 1367/2006^{1 bis}, su richiesta della società, si applica un livello diverso di aggregazione di tali dati specifici, in modo da proteggere tali interessi. Qualora non sia possibile l'applicazione di un diverso livello di aggregazione, la Commissione non rende pubblici tali dati.

^{1 bis} Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, sull'applicazione alle istituzioni e agli organi dell'Unione delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (GU L 264 del 25.9.2006, pag. 13).

Emendamento 128

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. Qualora la nave presenti un disavanzo di conformità per il periodo di riferimento, la società può prendere in prestito dal periodo di riferimento successivo un anticipo dell'eccedenza di conformità della quantità corrispondente. L'anticipo dell'eccedenza di conformità è aggiunto al bilancio della nave nel periodo di riferimento e sottratto dal saldo della stessa nave nel periodo di riferimento successivo. La quantità da sottrarre nel periodo di riferimento successivo è pari all'anticipo dell'eccedenza di conformità moltiplicato per 1,1. L'anticipo dell'eccedenza di conformità non può

Emendamento

2. Qualora la nave presenti un disavanzo di conformità per il periodo di riferimento, la società può prendere in prestito dal periodo di riferimento successivo un anticipo dell'eccedenza di conformità della quantità corrispondente. L'anticipo dell'eccedenza di conformità è aggiunto al bilancio della nave nel periodo di riferimento e sottratto dal saldo della stessa nave nel periodo di riferimento successivo. La quantità da sottrarre nel periodo di riferimento successivo è pari all'anticipo dell'eccedenza di conformità moltiplicato per 1,1. ***Qualora la nave cessi l'attività prima di aver esaurito l'anticipo***

essere preso in prestito:

dell'eccedenza di conformità, essa paga una sanzione calcolata a norma dell'articolo 20. L'anticipo dell'eccedenza di conformità non può essere preso in prestito:

Emendamento 129

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) per due periodi di riferimento consecutivi.

Emendamento

b) per due periodi di riferimento consecutivi;

Emendamento 130

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) o da una nave che si trova nel suo ultimo anno di attività.

Emendamento 131

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Entro il 30 aprile dell'anno successivo al periodo di riferimento, la società registra nella banca dati **sulla conformità** l'anticipo dell'eccedenza di conformità, previa approvazione del proprio verificatore.

Emendamento

3. Entro il 30 aprile dell'anno successivo al periodo di riferimento, la società registra nella banca dati **di cui all'articolo 16** l'anticipo dell'eccedenza di conformità, previa approvazione del proprio verificatore.

Emendamento 132

Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Se al 1° maggio dell'anno successivo al periodo di riferimento la nave presenta un disavanzo di conformità, la società paga una sanzione. **Il verificatore** calcola l'importo della sanzione sulla base della formula specificata nell'allegato V.

Emendamento

1. Se al 1° maggio dell'anno successivo al periodo di riferimento la nave presenta un disavanzo di conformità, la società paga una sanzione **dissuasiva superiore alla quantità e al costo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che la nave avrebbe dovuto utilizzare per soddisfare i requisiti di cui al presente regolamento. L'autorità di riferimento della società di navigazione** calcola l'importo della sanzione sulla base della formula specificata nell'allegato V.

Emendamento 133

**Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. La società paga una sanzione per ogni scalo in porto non conforme. **Il verificatore** calcola l'importo della sanzione moltiplicando l'importo di 250 EUR per i megawatt di potenza installata a bordo e per il numero di ore complete trascorse all'ormeggio.

Emendamento

2. La società paga una sanzione **dissuasiva** per ogni scalo in porto non conforme. **L'autorità di riferimento della società di navigazione** calcola l'importo della sanzione moltiplicando l'importo di 250 EUR per i megawatt di potenza installata a bordo e per il numero di ore complete trascorse all'ormeggio.

Emendamento 134

**Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. Fatto salvo l'articolo 19, paragrafo 1, il verificatore rilascia un certificato di conformità FuelEU **una volta** che le sanzioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sono state pagate. Le azioni di cui al presente articolo e la prova dei pagamenti finanziari in conformità all'articolo 21 sono registrate nel certificato

Emendamento

3. Fatto salvo l'articolo 19, paragrafo 1, il verificatore rilascia un certificato di conformità FuelEU **dopo** che le sanzioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sono state pagate **per un massimo di quattro anni consecutivi. A partire dal terzo anno consecutivo di non conformità, i disavanzi annuali di**

di conformità FuelEU.

conformità accumulati sono aggiunti al bilancio della nave nel periodo di riferimento successivo. Per un quinto anno di non conformità il verificatore non rilascia un certificato di conformità FuelEU. Le azioni di cui al presente articolo e la prova dei pagamenti finanziari in conformità all'articolo 21 sono registrate nel certificato di conformità FuelEU.

Emendamento 135

Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Laddove la società di navigazione concluda un contratto con un operatore commerciale e specifichi che quest'ultimo è responsabile dell'acquisto del combustibile e dell'esercizio della nave, la società di navigazione e tale operatore commerciale stabiliscono, mediante un accordo contrattuale, che quest'ultimo è responsabile del pagamento dei costi derivanti dalle sanzioni di cui al presente articolo. Ai fini del presente paragrafo, la responsabilità dell'esercizio della nave comprende la determinazione delle merci trasportate, dell'itinerario, della rotta seguita e/o della velocità della nave. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che la società di navigazione disponga di mezzi adeguati ed efficaci per recuperare i costi derivanti dalle sanzioni di cui al presente articolo.

Emendamento 136

Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati

conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato V per adeguare la formula di cui al paragrafo 1 del presente articolo e per modificare l'importo fisso della sanzione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, **tenendo conto dell'evoluzione** del costo dell'energia.

conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato V per adeguare la formula di cui al paragrafo 1 del presente articolo e per modificare l'importo fisso della sanzione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, **ogniqualevolta l'evoluzione** del costo dell'energia **pregiudichi l'effetto dissuasivo di tali sanzioni**.

Emendamento 137

Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Entro il 1° gennaio 2027, la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 26 che integra il presente regolamento stabilendo la formula per il calcolo dell'importo della sanzione per il mancato rispetto dell'obbligo relativo ai combustibili rinnovabili di origine non biologica di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), i criteri per la sua applicazione e le modalità di esecuzione.

Emendamento 138

Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Le sanzioni di cui all'articolo 20, **paragrafi 1 e 2**, sono assegnate a sostegno di progetti comuni finalizzati **alla** rapida diffusione di **combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio** nel settore marittimo. I progetti finanziati con i fondi riscossi a titolo delle sanzioni stimolano la produzione di maggiori quantità di combustibili rinnovabili **e a basse emissioni di carbonio** per il settore marittimo, agevolano la costruzione di

1. Le sanzioni di cui all'articolo 20 sono assegnate a sostegno di progetti comuni finalizzati **all'accelerazione della transizione ecologica giusta del settore marittimo mediante il rapido miglioramento dell'efficienza energetica e operativa delle navi, la** rapida diffusione di **tecnologie di propulsione a zero emissioni e l'adozione di energie rinnovabili sostenibili** nel settore marittimo, **nonché a contribuire alla protezione, al ripristino e**

adeguate strutture di rifornimento o di *strutture* per il collegamento elettrico nei porti e sostengono lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione delle tecnologie europee più innovative presso le flotte al fine di conseguire *significative riduzioni delle emissioni*.

alla migliore gestione degli ecosistemi marini. I progetti finanziati con i fondi riscossi a titolo delle sanzioni *applicano il principio "l'efficienza energetica al primo posto"*, stimolano la produzione di maggiori quantità di combustibili rinnovabili *sostenibili e di soluzioni di generazione di energia rinnovabile a bordo* per il settore marittimo, agevolano la costruzione *delle relative* strutture di rifornimento e di *punti* per il collegamento elettrico nei porti, *sostengono investimenti volti a garantire la compatibilità tra gli impianti elettrici di bordo e quelli a terra* e sostengono lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione delle tecnologie europee più innovative presso le flotte, *oltre a stimolarne il rinnovo*, al fine di conseguire *quanto prima un settore marittimo a emissioni zero, altamente efficiente dal punto di vista energetico e completamente basato sulle energie rinnovabili*. I progetti finanziati grazie ai fondi raccolti *sostengono in pratica, di concerto con le parti sociali, il reimpiego, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori al fine di fornire le competenze ecologiche e tecnologiche necessarie alla transizione, nonché misure di sicurezza, formazione e protezione per la gestione dei nuovi carburanti marittimi*.

Emendamento 139

Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le entrate generate dalle sanzioni di cui al paragrafo 1 sono assegnate al fondo *per l'innovazione* di cui all'articolo **10 bis, paragrafo 8**, della direttiva 2003/87/CE. Tali entrate costituiscono entrate con destinazione specifica esterna in conformità all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario e sono attuate in

Emendamento

2. Le entrate generate dalle sanzioni di cui al paragrafo 1 sono assegnate al fondo *Oceano* di cui all'articolo [XX] della direttiva 2003/87/CE e sono destinate a *finanziare programmi secondo i principi e gli obiettivi di cui al paragrafo 1*. Tali entrate costituiscono entrate con destinazione specifica esterna in

conformità delle norme applicabili al fondo per l'innovazione.

conformità all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario e sono attuate in conformità delle norme applicabili al fondo per l'innovazione.

Emendamento 140

Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento per quanto riguarda le modalità di pagamento delle sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e 2.

Emendamento

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento per quanto riguarda le modalità di pagamento delle sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e 2, **e le modalità di messa a disposizione del pubblico delle informazioni sui progetti sostenuti.**

Emendamento 141

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il [gg/mm/20xx] e provvedono a notificare senza ritardo alla Commissione le eventuali modifiche successive.

Emendamento

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il **31 luglio 2024** e provvedono a notificare senza ritardo alla Commissione le eventuali modifiche successive. **Entro il 1° gennaio 2025, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intesa a fornire una panoramica delle misure nazionali stabilite dagli Stati membri e riferisce senza indebito ritardo**

ogni successiva modifica di tali misure.

Emendamento 142

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Qualora una nave non abbia presentato un certificato di conformità FuelEU valido per due o più periodi di riferimento consecutivi e qualora altre misure di esecuzione non abbiano garantito la conformità, l'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo **può**, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, emettere un ordine di espulsione. L'autorità competente dello Stato membro notifica l'ordine di espulsione alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Ogni Stato membro, ad eccezione degli Stati membri di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'ingresso della nave oggetto dell'ordine di espulsione in uno qualsiasi dei suoi porti finché la società non adempia i propri obblighi. Qualora la nave batta la bandiera di uno Stato membro, lo Stato membro interessato, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, ordina il sequestro della bandiera finché la società non adempia i propri obblighi.

Emendamento

3. Qualora una nave non abbia presentato un certificato di conformità FuelEU valido per due o più periodi di riferimento consecutivi e qualora altre misure di esecuzione non abbiano garantito la conformità, l'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, **emette** un ordine di espulsione. L'autorità competente dello Stato membro notifica l'ordine di espulsione alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Ogni Stato membro, ad eccezione degli Stati membri di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'ingresso della nave oggetto dell'ordine di espulsione in uno qualsiasi dei suoi porti finché la società non adempia i propri obblighi. Qualora la nave batta la bandiera di uno Stato membro, lo Stato membro interessato, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, ordina il sequestro della bandiera finché la società non adempia i propri obblighi **conformemente al presente regolamento.**

Emendamento 143

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Le sanzioni nei confronti di una nave specifica da parte di ogni Stato membro sono notificate alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di

Emendamento

5. Le sanzioni nei confronti di una nave specifica da parte di ogni Stato membro sono notificate alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di

bandiera interessato.

bandiera interessato. ***La Commissione registra ciascuna sanzione notificata nella banca dati.***

Emendamento 144

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Uno Stato membro che sia privo di porti marittimi sul suo territorio o abbia chiuso il registro navale nazionale o non abbia navi battenti la sua bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, fintantoché nessuna di tali navi batte la sua bandiera, e sia privo di verificatori accreditati può derogare alle disposizioni del presente articolo. Uno Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga, lo notifica alla Commissione al più tardi il 1° luglio 2024. Eventuali modifiche successive sono comunicate alla Commissione, che dovrebbe registrare le informazioni nella banca dati.

Emendamento 145

Proposta di regolamento Articolo 25

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri designano una o più autorità competenti incaricate dell'applicazione e dell'esecuzione del presente regolamento ("autorità competenti"). Essi comunicano i loro nomi e le loro informazioni di contatto alla Commissione. La Commissione pubblica sul proprio sito web l'elenco delle autorità competenti.

Gli Stati membri designano una o più autorità competenti incaricate dell'applicazione e dell'esecuzione del presente regolamento ("autorità competenti"). Essi comunicano i loro nomi e le loro informazioni di contatto alla Commissione. La Commissione pubblica sul proprio sito web ***e nella banca dati*** l'elenco delle autorità competenti.

Emendamento 146

Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, **paragrafo 6**, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 3, all'articolo 13, paragrafo 3, all'articolo 20, **paragrafo 4**, e all'articolo 21, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento].

Emendamento

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, **paragrafi 3 bis e 4**, all'articolo 5, paragrafo 4, **all'articolo 7, paragrafo 4**, all'articolo 9, paragrafo 3, all'articolo 13, paragrafo 3, all'articolo 20, **paragrafi 4 e 4 bis**, e all'articolo 21, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento].

Emendamento 147

Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, **paragrafo 7**, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 3, all'articolo 13, paragrafo 3, all'articolo 20, **paragrafo 4**, e all'articolo 21, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento

3. La delega di potere di cui di cui all'articolo 4, **paragrafi 3 bis e 4**, all'articolo 5, paragrafo 4, **all'articolo 7, paragrafo 4**, all'articolo 9, paragrafo 3, all'articolo 13, paragrafo 3, all'articolo 20, **paragrafi 4 e 4 bis**, e all'articolo 21, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento 148

Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, dell'articolo 5, paragrafo 4, dell'articolo 9, paragrafo 3, dell'articolo 13, paragrafo 3, dell'articolo 20, paragrafo 4, e dell'articolo 21, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo **3 bis**, **dell'articolo 4, paragrafo 4**, dell'articolo 5, paragrafo 4, **dell'articolo 7, paragrafo 4**, dell'articolo 9, paragrafo 3, dell'articolo 13, paragrafo 3, dell'articolo 20, paragrafo 4, **dell'articolo 20, paragrafo 4 bis** e dell'articolo 21, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 149

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 1° gennaio **2030**, i risultati di una valutazione del funzionamento del presente regolamento, **dell'evoluzione** delle tecnologie e del mercato dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e del loro impatto sul settore marittimo nell'Unione. La Commissione prende in considerazione eventuali modifiche:

Emendamento

1. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 1° gennaio **2027 e successivamente ogni 5 anni**, i risultati di una valutazione del funzionamento del presente regolamento. **La relazione di valutazione dovrebbe in particolare:**

a) valutare l'evoluzione delle tecnologie e del mercato delle tecnologie a zero emissioni e dei combustibili sostenibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e del loro impatto sul settore marittimo nell'Unione, compresa la sua competitività e la sua potenziale rilocalizzazione delle

emissioni di carbonio, con particolare attenzione ai porti dell'UE esposti alla concorrenza dei porti di paesi terzi;

b) esaminare l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva del regolamento in relazione agli obiettivi dell'accordo di Parigi, all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra dell'Unione a livello economico per il 2030 e all'obiettivo di neutralità climatica definito nella normativa europea sul clima, nonché agli obiettivi in materia di energie rinnovabili e di efficienza energetica. c) valutare e quantificare i miglioramenti di efficienza operativa ed energetica derivanti dalle misure relative al settore marittimo contenute nella legislazione adottata a seguito delle proposte presentate nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" e il suo potenziale non sfruttato;

d) valutare gli effetti del regolamento sulla riduzione delle emissioni di carbonio nero, in particolare nell'Artico e nelle vicinanze;

e) aggiornare la valutazione d'impatto del funzionamento del regolamento, con particolare attenzione alle implicazioni economiche delle sue misure.

La Commissione prende in considerazione eventuali modifiche:

Emendamento 150

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera -a (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

-a) abbassare a 400 la soglia di stazza lorda e aumentare la quota di energia usata dalle navi in viaggio da e verso i paesi terzi di cui all'articolo 2;

Emendamento 151

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) al limite di cui all'articolo 4, paragrafo 2;

Emendamento

a) **rendere** il limite di cui all'articolo 4, paragrafo 2, **più rigoroso**;

Emendamento 152

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) introdurre obiettivi di efficienza operativa ed energetica;

Emendamento 153

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) **ai** tipi di navi cui si applica **l'articolo 5, paragrafo 1**;

Emendamento

b) **estendere i** tipi di navi cui si applica **il presente regolamento**;

Emendamento 154

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) **alle** deroghe di cui all'articolo 5, paragrafo 3.

Emendamento

c) **limitare le** deroghe di cui all'articolo 5, paragrafo 3.

Emendamento 155

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) limitare l'uso di distillati di acidi grassi di palma, grassi animali di categoria III, olio da cucina usato, melassa, paste di saponificazione e derivati di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c).

Emendamento 156

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) annullare le eccedenze di conformità non riportate se non utilizzate dopo tre periodi di riferimento di cui all'articolo 17;

Emendamento 157

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera c quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c quater) limitare l'applicazione della messa in comune della conformità di cui all'articolo 18 alle navi alimentate a combustibili a zero emissioni e a tecnologie a zero emissioni;

Emendamento 158

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 1 – lettera c quinquies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c quinquies) disposizioni specifiche per affrontare il problema delle emissioni di carbonio nero per le tratte nell'Artico.

Emendamento 159

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. La Commissione prende in considerazione, nel quadro della sua valutazione, eventuali modifiche al presente regolamento per quanto concerne la semplificazione normativa. La Commissione e le autorità competenti degli Stati membri si adeguano costantemente alle migliori pratiche per le procedure amministrative e adottano tutte le misure necessarie per semplificare l'applicazione del presente regolamento, riducendo al minimo gli oneri amministrativi per gli attori interessati.

Emendamento 160

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Il Parlamento europeo, attraverso le sue commissioni competenti, può fornire un parere sulla relazione della Commissione, comprese le proposte di modifica del presente regolamento.

Emendamento 161

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 quater. La Commissione risponde per iscritto al parere adottato dal Parlamento europeo, a qualsiasi invito all'azione in relazione alle disposizioni del regolamento, anche giustificando una prevista inazione, e risponde a qualsiasi

domanda rivolta dal Parlamento europeo o dal Consiglio entro cinque settimane dal ricevimento.

Emendamento 162

**Proposta di regolamento
Articolo 29 – comma 1**

Testo della Commissione

Il seguente punto è aggiunto all'elenco che figura nell'allegato IV della direttiva 2009/16/CE: "51. Certificato di conformità FuelEU rilasciato a norma del regolamento (UE) xxxx sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo."

Emendamento

Il seguente punto è aggiunto all'elenco che figura nell'allegato IV della direttiva 2009/16/CE: "51. Certificato di conformità FuelEU rilasciato a norma del regolamento (UE) xxxx sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio **e di fonti energetiche rinnovabili** nel trasporto marittimo."

Emendamento 163

**Proposta di regolamento
Allegato I**

Testo della Commissione

ALLEGATO I

METODOLOGIA PER STABILIRE IL LIMITE DI INTENSITÀ DEI GAS A EFFETTO SERRA DELL'ENERGIA USATA A BORDO DA UNA NAVE

Ai fini del calcolo del limite di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave si applica la seguente formula indicata con il riferimento "equazione (1)":

Equazione (1)

Indice di intensità GHG	"well-to-tank" (WtT)	"tank-to-wake" (TtW)
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times CO_{2eq\ TtW,slippage,j} \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

contenente la seguente formula indicata con il riferimento "equazione 2"

$CO_{2eq\ TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ Equazione (2)

Termine	Spiegazione
<i>i</i>	Indice corrispondente ai combustibili erogati alla nave nel periodo di riferimento
<i>j</i>	Indice corrispondente alle unità di combustione del combustibile a bordo della nave. Ai fini del presente regolamento le unità considerate sono il motore o i motori principali, il motore o i motori ausiliari e le caldaie a olio combustibile.
<i>k</i>	Indice corrispondente ai punti di connessione (c) in cui l'energia elettrica è fornita per punto di connessione.
<i>c</i>	Indice corrispondente al numero di punti di ricarica elettrica
<i>m</i>	Indice corrispondente al numero di consumatori di energia
$M_{i,j}$	Massa del combustibile specifico <i>i</i> ossidato nel consumatore <i>j</i> [gFuel]
E_k	Energia elettrica erogata alla nave per punto di connessione <i>k</i> se più di uno [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Fattore di emissione di GHG WtT del combustibile <i>i</i> [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Fattore di emissione di GHG WtT associato all'energia elettrica erogata alla nave all'ormeggio per punto di

	connessione k [$\text{gCO}_2\text{eq}/\text{MJ}$]
LCV_i	Potere calorifico inferiore del combustibile i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coefficiente di perdita di combustibile del motore (combustibile incombusto) espresso in percentuale della massa del combustibile i utilizzata dall'unità di combustione j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Fattori di emissione di GHG TtW del combustibile bruciato nell'unità di combustione j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emissioni di CO_2 equivalente TtW del combustibile bruciato i nell'unità di combustione j [$\text{gCO}_2\text{eq}/\text{gFuel}$] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Fattori di emissione di GHG TtW del combustibile perso verso l'unità di combustione j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emissioni di CO_2 equivalente TtW del combustibile perso i verso l'unità di combustione j [$\text{gCO}_2\text{eq}/\text{gFuel}$] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potenziale di riscaldamento globale di CO_2 , CH_4 e N_2O su 100 anni

Nel caso dei combustibili fossili, si utilizzano i valori predefiniti di cui all'allegato II. Ai fini del presente regolamento, il termine $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ al numeratore dell'equazione (1) deve essere fissato a zero.

Metodo per determinare $[M_i]$

La massa del combustibile $[M_i]$ è determinata utilizzando il quantitativo comunicato conformemente al quadro delle comunicazioni a norma del regolamento (UE) 2015/757 per le tratte che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sulla base della metodologia di monitoraggio scelta dalla società.

Metodo per determinare i fattori dei GHG WtT

Per i combustibili non fossili, ovunque siano utilizzati valori diversi dai valori predefiniti di cui all'allegato II, tali valori devono basarsi sulle pertinenti bolle di consegna (Bunker Delivery Note - BDN) dei combustibili erogati alla nave nel periodo di riferimento, per quantitativi di combustibili almeno uguali a quelli che si è determinato che sono stati consumati nell'ambito del viaggio regolamentato conformemente al punto A.

I GHG WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) dei combustibili (che non sono combustibili fossili) sono stabiliti nella direttiva (UE) 2018/2001. I valori reali indicati nella direttiva da utilizzare ai fini del presente regolamento, in conformità alla metodologia, sono quelli senza combustione¹⁴. Per quei combustibili le cui filiere non sono incluse nella direttiva e per i combustibili fossili, i valori predefiniti dei fattori di emissione di GHG WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) figurano nell'allegato II.

Bolla di consegna del combustibile (BDN)

Ai fini del presente regolamento, le pertinenti BDN dei combustibili utilizzati a bordo devono contenere almeno le seguenti informazioni:

- identificazione del prodotto;
- massa del combustibile [t];
- volume del combustibile [m^3];
- densità del combustibile [kg/m^3];
- fattore di emissione di GHG WtT per CO_2 (fattore di carbonio) [$\text{gCO}_2/\text{gFuel}$] e per CO_{2eq} [$\text{gCO}_{2eq}/\text{gFuel}$] e relativo certificato¹⁵;
- potere calorifico inferiore [MJ/kg].

¹⁴ Si fa riferimento all'allegato V, lettera C, punto 1, lettera a), termine e_u : "emissioni derivanti dal carburante al momento dell'uso", della direttiva (UE) 2018/2001.

¹⁵ Tale valore non è necessario nel caso di combustibili fossili di cui all'allegato II. Per tutti gli altri combustibili, comprese le miscele con combustibili fossili, tale valore deve essere messo a disposizione insieme a un certificato separato che identifichi la filiera di produzione del combustibile.

BDN dell'energia elettrica

Ai fini del presente regolamento, le pertinenti BDN dell'energia elettrica erogata alla nave devono contenere almeno le seguenti informazioni:

- fornitore: nome, indirizzo, telefono, indirizzo email del rappresentante;
- nave ricevente: numero IMO (MMSI), nome della nave, tipo di nave, bandiera, rappresentante della nave;
- porto: nome, ubicazione (LOCODE), terminal/ormeggio;
- punto di connessione: punto di connessione OPS-SSE, dettagli del punto di connessione;
- tempo di connessione: data/ora di inizio/finalizzazione;
- energia fornita: frazione di potenza assegnata al punto di fornitura (se applicabile) [kW], consumo di energia elettrica (kWh) per il periodo di fatturazione, informazioni sulla potenza di picco (se disponibili);
- misurazione.

Metodo per determinare i fattori dei GHG TtW

Le emissioni TtW sono determinate in base alla metodologia descritta nel presente allegato, come indicata nell'equazione (1) e nell'equazione (2).

Ai fini del presente regolamento, i fattori di emissione di GHG TtW ($CO_{2eq,TtW,j}$) che devono essere usati per determinare le emissioni di GHG sono descritti nell'allegato II. I fattori di CO_2 C_f sono quelli stabiliti nel regolamento (UE) 2015/757 e sono riportati nella tabella per semplicità di riferimento. Per i combustibili i cui fattori non sono inclusi nel suddetto regolamento, si utilizzano i fattori predefiniti di cui all'allegato II.

Nel rispetto del piano di conformità di cui all'articolo 6 e previa valutazione del verificatore, possono essere utilizzati altri metodi, come la misurazione diretta di CO_{2eq} o le prove di laboratorio, se migliorano l'accuratezza complessiva del calcolo.

Metodo per determinare le emissioni fuggitive TtW

Le emissioni fuggitive sono le emissioni provocate dalla quantità di combustibile che non raggiunge la camera di combustione dell'unità di combustione o che non è consumata dal convertitore di energia perché incombusta, rilasciata o fuoriuscita dal sistema. Ai fini del presente regolamento, si tiene conto delle emissioni fuggitive come percentuale della massa del combustibile usato dal motore. I valori predefiniti sono riportati nell'allegato II.

Metodi per determinare i fattori di remunerazione connessi alle fonti di energia sostitutive

Nel caso in cui a bordo siano installate fonti di energia sostitutive, ad esse può essere applicato un fattore di remunerazione. Nel caso dell'energia eolica, il fattore di remunerazione è determinato come segue:

<i>Fattore di remunerazione per fonti di energia sostitutive - energia eolica (f_{wind})</i>	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
<i>0,99</i>	<i>0,1</i>
<i>0,97</i>	<i>0,2</i>
<i>0,95</i>	<i>≥ 0,3</i>

L'indice di intensità dei GHG della nave è quindi calcolato moltiplicando il risultato dell'equazione (1) per il fattore di remunerazione.

Emendamento

ALLEGATO I

Ai fini del calcolo del limite di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave si applica la seguente formula indicata con il riferimento "equazione (1)":

Equazione (1)

Indice di intensità GHG	"well-to-tank" (WtT)	"tank-to-wake" (TtW)
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel M_i \times CO_{2eq\ WtT, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n fuel \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip}\right) \times C_{CO_2, j} \right]}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$

contenente la seguente formula indicata con il riferimento "equazione 2"

$$CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Equazione (2)}$$

Termine	Spiegazione
<i>i</i>	Indice corrispondente ai combustibili erogati alla nave nel periodo di riferimento
<i>j</i>	Indice corrispondente alle unità di combustione del combustibile (motore m) a bordo della nave. Ai fini del presente regolamento le unità considerate sono il motore o i motori principali, il motore o i motori ausiliari e le caldaie a olio combustibile.
<i>k</i>	Indice corrispondente ai punti di connessione (<i>c</i>) in cui l'energia elettrica è fornita per punto di connessione.
<i>w</i>	Indice corrispondente all'impianto eolico (n) in cui l'energia è fornita per impianto eolico.
<i>s</i>	Indice corrispondente agli impianti solari (p) in cui l'energia elettrica è fornita per impianto solare.
<i>c</i>	numero di punti di ricarica elettrica
<i>m</i>	numero di consumatori di energia
<i>n</i>	Numero di combustibili erogati alla nave nel periodo di riferimento
$M_{i,j}$	Massa del combustibile specifico <i>i</i> ossidato nel consumatore <i>j</i> [gFuel]
E_k	Energia elettrica erogata alla nave per punto di connessione <i>k</i> se più di uno [MJ]
E_w	Energia erogata alla nave per impianto eolico (w) se più di uno [MJ]
E_s	Energia elettrica erogata alla nave per impianto solare (s) se più di uno [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Fattore di emissione di GHG WtT del combustibile <i>i</i> [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Fattore di emissione di GHG WtT associato all'energia elettrica erogata alla nave all'ormeggio per punto di connessione <i>k</i> [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Potere calorifico inferiore del combustibile <i>i</i> [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coefficiente di perdita di combustibile del motore (combustibile incombusto) espresso in percentuale della massa del combustibile <i>i</i> utilizzata dall'unità di combustione <i>j</i> [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Fattori di emissione di GHG TtW del combustibile bruciato nell'unità di combustione <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emissioni di CO ₂ equivalente TtW del combustibile bruciato <i>i</i> nell'unità di combustione <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Fattori di emissione di GHG TtW del combustibile perso verso l'unità di combustione <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emissioni di CO ₂ equivalente TtW del combustibile perso <i>i</i> verso l'unità di combustione <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potenziale di riscaldamento globale di CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O su 100 anni
$MULT_i$	Moltiplicatore applicato ai combustibili rinnovabili di origine non biologica <i>i</i>
$M_{i,j\ A}$	Massa del combustibile specifico <i>i</i> ossidato nel consumatore <i>j</i> [gFuel] adeguata alla navigazione in condizioni di ghiaccio nel caso di una nave avente la classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente 16 e alle caratteristiche tecniche di una nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente. La massa adeguata $M_{i,j\ A}$ è utilizzata nell'equazione (1) al posto della massa $M_{i,j}$, se del caso.

Nel caso dei combustibili fossili, si utilizzano i valori predefiniti di cui all'allegato II.

Ai fini del presente regolamento, il termine $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ al numeratore dell'equazione (1) deve essere fissato a zero.

¹⁶ Per ulteriori informazioni sulla corrispondenza tra classi ghiaccio, cfr. la raccomandazione 25/7 dell'HELCOM all'indirizzo: <http://www.helcom.fi>.

Il termine MULTi nel denominatore dell'equazione (1) deve essere impostato su cinque per la quantità di combustibili rinnovabili di origine non biologica che superano le percentuali dell'energia media annuale di una nave utilizzata a bordo durante un periodo di riferimento, come indicato alla lettera b) dell'articolo 4, paragrafo 2.

Metodo per determinare $[M_i]$

La massa del combustibile $[M_i]$ è determinata utilizzando il quantitativo comunicato conformemente al quadro delle comunicazioni a norma del regolamento (UE) 2015/757 per le tratte che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sulla base della metodologia di monitoraggio scelta dalla società. ***La massa adeguata del combustibile $[M_{iA}]$ può essere usata al posto della massa del combustibile $[M_i]$ per una nave avente la classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente. La definizione della massa adeguata $[M_{iA}]$ si trova all'allegato V bis.***

Metodo per determinare i fattori dei GHG WtT

Per i combustibili non fossili, ovunque siano utilizzati valori diversi dai valori predefiniti di cui all'allegato II, tali valori devono basarsi sulle pertinenti bolle di consegna (Bunker Delivery Note - BDN) dei combustibili erogati alla nave nel periodo di riferimento, per quantitativi di combustibili almeno uguali a quelli che si è determinato che sono stati consumati nell'ambito del viaggio regolamentato conformemente al punto A.

I GHG WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) dei combustibili (che non sono combustibili fossili) sono stabiliti nella direttiva (UE) 2018/2001. I valori reali indicati nella direttiva da utilizzare ai fini del presente regolamento, in conformità alla metodologia, sono quelli senza combustione¹⁷. Per quei combustibili le cui filiere non sono incluse nella direttiva e per i combustibili fossili, i valori predefiniti dei fattori di emissione di GHG WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) figurano nell'allegato II. Bolla di consegna del combustibile (BDN)

Ai fini del presente regolamento, le pertinenti BDN dei combustibili utilizzati a bordo devono contenere almeno le seguenti informazioni:

- identificazione del prodotto;
- massa del combustibile [t];
- volume del combustibile [m³];
- densità del combustibile [kg/m³];
- fattore di emissione di GHG WtT per CO₂ (fattore di carbonio) [gCO₂/gFuel] e per CO_{2eq} [gCO_{2eq}/gFuel] e relativo certificato¹⁸;
- potere calorifico inferiore [MJ/kg].

BDN dell'energia elettrica

Ai fini del presente regolamento, le pertinenti BDN dell'energia elettrica erogata alla nave devono contenere almeno le seguenti informazioni:

¹⁷ Si fa riferimento all'allegato V, lettera C, punto 1, lettera a), termine e_u : "emissioni derivanti dal carburante al momento dell'uso", della direttiva (UE) 2018/2001.

¹⁸ Tale valore non è necessario nel caso di combustibili fossili di cui all'allegato II. Per tutti gli altri combustibili, comprese le miscele con combustibili fossili, tale valore deve essere messo a disposizione insieme a un certificato separato che identifichi la filiera di produzione del combustibile.

- fornitore: nome, indirizzo, telefono, indirizzo email del rappresentante;
- nave ricevente: numero IMO (MMSI), nome della nave, tipo di nave, bandiera, rappresentante della nave;
- porto: nome, ubicazione (LOCODE), terminal/ormeggio;
- punto di connessione: punto di connessione OPS-SSE, dettagli del punto di connessione;
- tempo di connessione: data/ora di inizio/finalizzazione;
- energia fornita: frazione di potenza assegnata al punto di fornitura (se applicabile) [kW], consumo di energia elettrica (kWh) per il periodo di fatturazione, informazioni sulla potenza di picco (se disponibili);
- misurazione.

Metodo per determinare i fattori dei GHG TtW

Le emissioni TtW sono determinate in base alla metodologia descritta nel presente allegato, come indicata nell'equazione (1) e nell'equazione (2).

Ai fini del presente regolamento, i fattori di emissione di GHG TtW ($CO_{2eq, TtW, i}$) che devono essere usati per determinare le emissioni di GHG sono descritti nell'allegato II. I fattori di CO_2 C_f sono quelli stabiliti nel regolamento (UE) 2015/757 e sono riportati nella tabella per semplicità di riferimento. Per i combustibili i cui fattori non sono inclusi nel suddetto regolamento, si utilizzano i fattori predefiniti di cui all'allegato II.

Nel rispetto del piano di conformità di cui all'articolo 6 e previa valutazione del verificatore, possono essere utilizzati altri metodi, come la misurazione diretta di CO_{2eq} o le prove di laboratorio, se migliorano l'accuratezza complessiva del calcolo.

Metodo per determinare le emissioni fuggitive TtW

Le emissioni fuggitive sono le emissioni provocate dalla quantità di combustibile che non raggiunge la camera di combustione dell'unità di combustione o che non è consumata dal convertitore di energia perché incombusta, rilasciata o fuoriuscita dal sistema. Ai fini del presente regolamento, si tiene conto delle emissioni fuggitive come percentuale della massa del combustibile usato dal motore. I valori predefiniti sono riportati nell'allegato II.

Emendamento 164

Allegato I – Verifica e certificazione

Testo della Commissione

Verifica e certificazione

Classe del combustibile	"well-to-tank" (WtT)	"tank-to-wake" (TtW)
Combustibili fossili	Devono essere utilizzati i valori predefiniti come	Devono essere usati i fattori di emissione di anidride carbonica

	<p>indicato nella tabella 1 del presente regolamento.</p>	<p>del regolamento MRV per i combustibili per i quali tale fattore viene fornito.</p> <p>Per tutti gli altri fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento.</p> <p>Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni.</p>
<p>Combustibili rinnovabili sostenibili (Bioliquidi, biogas, elettrocarburanti)</p>	<p>Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO_{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Può essere utilizzato il sistema di certificazione approvato della RED II.</p>	<p>Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento.</p> <p>Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni.</p>
<p>Altri (compresa l'energia elettrica)</p>	<p>Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO_{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Può essere utilizzato il sistema di certificazione approvato della RED II.</p>	<p>Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento.</p> <p><i>Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni.</i></p>

Verifica e certificazione

Classe del combustibile	"well-to-tank" (WtT)	"tank-to-wake" (TtW)
Combustibili fossili	Devono essere utilizzati i valori predefiniti come indicato nella tabella 1 del presente regolamento.	<p>Devono essere usati i fattori di emissione di anidride carbonica del regolamento MRV per i combustibili per i quali tale fattore viene fornito.</p> <p>Per tutti gli altri fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento.</p> <p>Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni <i>sui valori di slittamento e delle emissioni fuggitive conformemente ai sistemi di certificazione e verifica stabiliti nella delega adottata a norma dell'articolo 9, paragrafo 3.</i></p>
Combustibili rinnovabili sostenibili (Bioliquidi, biogas, elettrocarburi)	Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO _{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Può essere utilizzato il sistema di certificazione approvato della RED II.	<p>Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento.</p> <p>Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni <i>conformemente ai sistemi di certificazione e verifica di cui alla direttiva (UE) 2018/2001.</i></p>
Altri (compresa l'energia elettrica)	Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO _{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Può essere utilizzato il sistema di certificazione	Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento.

Emendamento 165

Proposta di regolamento Allegato II

Testo della Commissione

ALLEGATO II

[...]

Tabella 1 – Fattori predefiniti

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	"well-to-tank" (WtT)			"tank-to-wake" (TtW)				
Classe / Materia prima	Nome della filiera	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	Classe del convertitore di energia	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{slip} in % della massa del combustibile usato dal motore
Biocarburanti liquidi	Etanolo E100	0,0268	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	1,913 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	TBM	TBM	-
	Biodiesel Prodotti principali/rifiuti/mix di materie prime	0,0372	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	2,834	0,00005 TBM	0,00018 TBM	-
	HVO Prodotti principali/rifiuti/mix di materie prime	0,044	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	3,115	0,00005	0,00018	-
	Bio-GNL Prodotti principali/rifiuti/mix di materie prime	0,05	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo Otto (regime medio dual- fuel)	2,755 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
				GNL ciclo Otto (basso regime dual- fuel)				1,7
GNL Diesel (dual-fuel)				0,2				
LBSI	N.d.							
Biocarburanti gassosi	Bio-H2 Prodotti principali/rifiuti/mix di materie prime	0,12	N.d.	Celle a combustibile	0	0	0	-
				Motore a combustione interna	0	0	TBM	
Carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) - (<i>elettrocarburanti</i>)	e-diesel	0,0427	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	3,206 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-metanolo	0,0199	Rif. alla direttiva	Tutti i motori a	1,375 MEPC245	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
"well-to-tank" (WtT)				"tank-to-wake" (TtW)				
			(UE) 2018/2001	combustione interna	(66) Regolamento (UE) 2015/757			
	e-GNL	0,0491	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)	2,755 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1
				GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)				1,7
				GNL Diesel (dual-fuel)				0,2
				LBSI				N/A
	e-H2	0,12	3,6	Celle a combustibile	0	0	0	-
				Motore a combustione interna	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	0	Nessun motore	0	N.d.	TBM	N.d.
Altri	Energia elettrica	-	106,3 MIX UE 2020 72 MIX UE 2030	OPS	-	-	-	-

Emendamento

Biocarburanti liquidi	Etanolo E100	0,0268	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	1,913 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	TBM	TBM	-
	Biodiesel Prodotti principali/ri fiuti/mix di materie prime	0,0372	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	2,834	0,00005 TBM	0,00018 TBM	-
	HVO Prodotti principali/ri fiuti/mix di materie prime	0,044	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	3,115	0,00005	0,00018	-
	Bio-GNL Prodotti principali/ri fiuti/mix di materie prime	0,05	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)	2,755 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1
GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)				1,7				
GNL Diesel (dual-fuel)				0,2				
LBSI				N.d.				
Biocarburanti gassosi	Bio-H2 Prodotti principali/ri	0,12	N.d.	Celle a combustibile	0	0	0	-

	fiuti/mix di materie prime			Motore a combustione interna	0	0	TBM	
Carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO)	e-diesel	0,0427	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	3,206 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-metanolo	0,0199	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	1,375 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-GNL	0,0491	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)	2,755 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0	0,00011	3.1
				GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)				1,7
				GNL Diesel (dual-fuel)				0.2
				LBSI				N.d.
	e-H2	0,12	3,6	Celle a combustibile	0	0	0	-
Motore a combustione interna				0	0	TBM		
e-NH3	0,0186	0	Nessun motore	0	N.d.	TBM	N.d.	
Altri	Energia elettrica	-	106,3 MIX UE 2020 72 MIX UE 2030	OPS	-	-	-	-

Emendamento 166

Proposta di regolamento Allegato II – comma 11

Testo della Commissione

Nella colonna 7 figurano i fattori di emissione C_f per il metano in $[gCH_4/gfuel]$. Devono essere utilizzati i valori predefiniti riportati nella tabella. I valori certificati mediante prove possono essere utilizzati al posto dei valori predefiniti. Per i combustibili GNL i valori C_f per il metano sono fissati a zero.

Emendamento

Nella colonna 7 figurano i fattori di emissione C_f per il metano in $[gCH_4/gfuel]$. Devono essere utilizzati i valori predefiniti riportati nella tabella. I valori certificati mediante prove (***a norma delle pertinenti disposizioni della direttiva (UE) 2018/2001***) possono essere utilizzati al posto dei valori predefiniti. Per i

combustibili GNL i valori C_f per il metano sono fissati a zero.

Emendamento 167

Proposta di regolamento Allegato II – comma 12

Testo della Commissione

Nella colonna 8 figurano i fattori di emissione C_f per i protossidi di azoto in [gN₂O/gfuel]. Devono essere utilizzati i valori predefiniti riportati nella tabella. I valori certificati mediante prove possono essere utilizzati al posto dei valori predefiniti.

Emendamento

Nella colonna 8 figurano i fattori di emissione C_f per i protossidi di azoto in [gN₂O/gfuel]. Devono essere utilizzati i valori predefiniti riportati nella tabella. I valori certificati mediante prove **(a norma delle pertinenti disposizioni della direttiva (UE) 2018/2001)** possono essere utilizzati al posto dei valori predefiniti.

Emendamento 168

Proposta di regolamento Allegato II – comma 13

Testo della Commissione

La colonna 9 identifica la parte di combustibile perso in qualità di emissioni fuggitive (C_{slip}) in % della massa del combustibile usato dallo specifico convertitore di energia. Devono essere utilizzati i valori predefiniti riportati nella tabella. I valori certificati mediante prove possono essere utilizzati al posto dei valori predefiniti. Per i combustibili quali il GNL per i quali esistono emissioni fuggitive (slip), la quantità di emissioni fuggitive presentata nella tabella 1 è espressa in % della massa di combustibile utilizzata (colonna 9). Devono essere usati i valori riportati nella colonna 9, conformemente all'equazione (1). I valori di C_{slip} di cui alla tabella 1 sono calcolati al 50 % del carico del motore.

Emendamento

La colonna 9 identifica la parte di combustibile perso in qualità di emissioni fuggitive (C_{slip}) in % della massa del combustibile usato dallo specifico convertitore di energia. Devono essere utilizzati i valori predefiniti riportati nella tabella. I valori certificati mediante prove **(a norma delle pertinenti disposizioni della direttiva (UE) 2018/2001)** possono essere utilizzati al posto dei valori predefiniti. **Per i combustibili fossili i valori certificati mediante prove possono essere utilizzati al posto dei valori predefiniti solo dopo che le norme per i sistemi di certificazione e verifica sull'esecuzione della certificazione dei sistemi di conversione dell'energia o dei consumatori di carburante, comprese le prove al banco o di laboratorio, sono state stabilite nel pertinente atto delegato.** Per i

combustibili quali il GNL per i quali esistono emissioni fuggitive (slip), la quantità di emissioni fuggitive presentata nella tabella 1 è espressa in % della massa di combustibile utilizzata (colonna 9). Devono essere usati i valori riportati nella colonna 9, conformemente all'equazione (1). I valori di C_{slip} di cui alla tabella 1 sono calcolati al 50 % del carico del motore.

Emendamento 169

Proposta di regolamento Allegato III – comma 1

Testo della Commissione

CRITERI PER L'USO DELLA TECNOLOGIA A ZERO EMISSIONI di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), e all'articolo 7, paragrafo 3, lettere d) ed f)

Emendamento

CRITERI PER L'USO DELLA TECNOLOGIA A ZERO EMISSIONI **ALL'ORMEGGIO** di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), e all'articolo 7, paragrafo 3, lettere d) ed f)

Emendamento 170

Proposta di regolamento Allegato III – comma 2

Testo della Commissione

La seguente tabella riporta un elenco delle tecnologie a zero emissioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), nonché i criteri specifici per il loro uso, come applicabile.

Emendamento

La seguente tabella riporta un elenco delle tecnologie a zero emissioni **all'ormeggio** di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), nonché i criteri specifici per il loro uso, come applicabile.

Emendamento 171

Proposta di regolamento Allegato III – Tecnologia a zero emissioni

Testo della Commissione

Tecnologia a zero emissioni

Celle a combustibile

Criteri per l'uso

Le celle a combustibile utilizzate a bordo per la produzione di energia elettrica durante l'ormeggio dovrebbero essere

Stoccaggio di energia elettrica a bordo

interamente alimentate da **combustibili** rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

Produzione di energia elettrica a bordo da energia eolica ed energia solare

L'uso dello stoccaggio di energia elettrica a bordo è consentito indipendentemente dalla fonte di energia che ha prodotto l'energia stoccata (generazione a bordo o a terra in caso di scambio di batterie).

Qualsiasi nave in grado di soddisfare il fabbisogno energetico all'ormeggio mediante l'uso di energia eolica ed energia solare.

Emendamento

Tecnologia a zero emissioni

Criteri per l'uso

Celle a combustibile

Le celle a combustibile utilizzate a bordo per la produzione di energia elettrica durante l'ormeggio dovrebbero essere interamente alimentate da **fonti di energia** rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

Stoccaggio di energia elettrica a bordo

L'uso dello stoccaggio di energia elettrica a bordo è consentito indipendentemente dalla fonte di energia che ha prodotto l'energia stoccata (generazione a bordo o a terra in caso di scambio di batterie).

Produzione di energia elettrica a bordo da energia eolica ed energia solare

Qualsiasi nave in grado di soddisfare il fabbisogno energetico all'ormeggio mediante l'uso di energia eolica ed energia solare.

Emendamento 172

Proposta di regolamento Allegato III – comma 3

Testo della Commissione

L'uso di tali tecnologie a zero emissioni deve consentire di ottenere una riduzione costante delle emissioni equivalente alla riduzione di emissioni che si sarebbe ottenuta utilizzando l'alimentazione elettrica da terra.

Emendamento

L'uso di tali tecnologie a zero emissioni **all'ormeggio** deve consentire di ottenere una riduzione costante delle emissioni **di gas serra e di inquinanti atmosferici all'ormeggio** equivalente alla riduzione di emissioni che si sarebbe ottenuta utilizzando l'alimentazione elettrica da terra **per l'intero fabbisogno energetico**

Emendamento 173

Proposta di regolamento

Allegato IV

Testo della Commissione

ALLEGATO IV

CERTIFICATO CHE DEVE ESSERE RILASCIATO DALL'ENTE DI GESTIONE DEL PORTO DI SCALO NEI CASI IN CUI LE NAVI NON POSSONO UTILIZZARE L'OPS PER MOTIVI GIUSTIFICATI (ARTICOLO 5, PARAGRAFO 5) - ELEMENTI MINIMI DA INCLUDERE NEL CERTIFICATO

Ai fini del presente regolamento, il certificato di cui all'articolo 5, paragrafo 5, deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- (1) identificazione della nave:
 - a) numero IMO,
 - b) nome della nave,
 - c) nominativo,
 - d) tipo di nave,
 - e) bandiera;
- (2) porto di scalo;
- (3) luogo/nome del terminal;
- (4) data e ora di arrivo (ATA);
- (5) data e ora di partenza (ATD);

la conferma da parte dell'ente di gestione del porto che la nave si è trovata in una delle seguenti situazioni:

- la nave ha fatto uno scalo non programmato in un porto per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare (articolo 5, paragrafo 2, lettera c)),
- la nave non è stata in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra a causa dell'indisponibilità di punti di connessione nel porto (articolo 5, paragrafo 2, lettera d)),
- ***le apparecchiature a bordo per l'alimentazione elettrica da terra sono risultate incompatibili con l'impianto a terra nel porto (articolo 5, paragrafo 2, lettera e)),***
- la nave ha usato, per un periodo di tempo limitato, i generatori di energia a bordo, in situazioni di emergenza che rappresentano un rischio immediato per la vita, la nave o l'ambiente (articolo 5, paragrafo 2, lettera f));

- (6) dati relativi all'ente di gestione del porto:
 - a) nome,
 - b) contatti (telefono, email);
- (7) data di rilascio.

Emendamento

ALLEGATO IV

CERTIFICATO CHE DEVE ESSERE RILASCIATO DALL'ENTE DI GESTIONE DEL PORTO DI SCALO NEI CASI IN CUI LE NAVI NON POSSONO UTILIZZARE L'OPS PER MOTIVI GIUSTIFICATI (ARTICOLO 5, PARAGRAFO 5) - ELEMENTI MINIMI DA INCLUDERE NEL CERTIFICATO

Ai fini del presente regolamento, il certificato di cui all'articolo 5, paragrafo 5, deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- (1) identificazione della nave:
 - a) numero IMO,
 - b) nome della nave,
 - c) nominativo,
 - d) tipo di nave,
 - e) bandiera;
- (2) porto di scalo;
- (3) luogo/nome del terminal;
- (4) data e ora di arrivo (ATA);
- (5) data e ora di partenza (ATD);

la conferma, ***sulla base di validi elementi di prova***, da parte dell'ente di gestione del porto che la nave si è trovata in una delle seguenti situazioni:

- la nave ha fatto uno scalo non programmato in un porto per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare (articolo 5, paragrafo 2, lettera c)),
la nave non è stata in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra a causa dell'indisponibilità di punti di connessione nel porto (articolo 5, paragrafo 2, lettera d)),
 - la nave ha usato, per un periodo di tempo limitato, i generatori di energia a bordo, in situazioni di emergenza che rappresentano un rischio immediato per la vita, la nave o l'ambiente (articolo 5, paragrafo 2, lettera f));
- (6) dati relativi all'ente di gestione del porto:
 - a) nome,
 - b) contatti (telefono, email);

data di rilascio.

Emendamento 174

Proposta di regolamento Allegato V

Testo della Commissione

ALLEGATO V

FORMULE PER IL CALCOLO DEL SALDO DI CONFORMITÀ E DELLE SANZIONI di cui all'articolo 20, paragrafo 1

Formula per il calcolo del saldo di conformità della nave

Ai fini del calcolo del saldo di conformità di una nave si applica la seguente formula:

Saldo di conformità [gCO ₂ eq/ MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

in cui:

gCO_{2eq}	Grammi di CO ₂ equivalente
$GHGIE_{target}$	Limite di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo di una nave a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del presente regolamento
$GHGIE_{actual}$	Media annua dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo di una nave calcolata per il periodo di riferimento pertinente

Formula per il calcolo delle sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafo 1

L'ammontare della sanzione di cui all'articolo 20, paragrafo 1, è calcolato come segue:

Sanzione =	$(Saldo\ di\ conformità / GHGIE_{actual}) \times \text{fattore di conversione da MJ a tonnellate di VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\ 400\ EUR$
------------	---

Emendamento

ALLEGATO V

FORMULE PER IL CALCOLO DEL SALDO DI CONFORMITÀ E DELLE SANZIONI di cui all'articolo 20, paragrafo 1

Formula per il calcolo del saldo di conformità della nave

Ai fini del calcolo del saldo di conformità di una nave si applica la seguente formula:

Saldo di conformità [gCO ₂ eq] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

in cui:

gCO_{2eq}	Grammi di CO ₂ equivalente
$GHGIE_{target}$	Limite di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo di una nave a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del presente regolamento
$GHGIE_{actual}$	Media annua dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo di una nave calcolata per il periodo di riferimento pertinente

Formula per il calcolo delle sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafo 1

L'ammontare della sanzione di cui all'articolo 20, paragrafo 1, è calcolato come segue:

Sanzione =	$(Saldo\ di\ conformità / GHGIE_{actual}) \times \text{fattore di conversione da MJ a tonnellate di VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 3\ 000\ EUR$
------------	---

Emendamento 175

Proposta di regolamento

Allegato IV

Testo della Commissione

ALLEGATO IV

CERTIFICATO CHE DEVE ESSERE RILASCIATO DALL'ENTE DI GESTIONE DEL PORTO DI SCALO NEI CASI IN CUI LE NAVI NON POSSONO UTILIZZARE L'OPS PER MOTIVI GIUSTIFICATI (ARTICOLO 5, PARAGRAFO 5) - ELEMENTI MINIMI DA INCLUDERE NEL CERTIFICATO

Ai fini del presente regolamento, il certificato di cui all'articolo 5, paragrafo 5, deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- (1) identificazione della nave:
 - a) numero IMO,
 - b) nome della nave,
 - c) nominativo,
 - d) tipo di nave,
 - e) bandiera;
- (2) porto di scalo;

- (3) luogo/nome del terminal;
- (4) data e ora di arrivo (ATA);
- (5) data e ora di partenza (ATD);

la conferma da parte dell'ente di gestione del porto che la nave si è trovata in una delle seguenti situazioni:

- la nave ha fatto uno scalo non programmato in un porto per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare (articolo 5, paragrafo 2, lettera c)),
 - la nave non è stata in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra a causa dell'indisponibilità di punti di connessione nel porto (articolo 5, paragrafo 2, lettera d)),
 - ***le apparecchiature a bordo per l'alimentazione elettrica da terra sono risultate incompatibili con l'impianto a terra nel porto (articolo 5, paragrafo 2, lettera e)),***
 - la nave ha usato, per un periodo di tempo limitato, i generatori di energia a bordo, in situazioni di emergenza che rappresentano un rischio immediato per la vita, la nave o l'ambiente (articolo 5, paragrafo 2, lettera f));
- (6) dati relativi all'ente di gestione del porto:
 - a) nome,
 - b) contatti (telefono, email);
 - (7) data di rilascio.

Emendamento

ALLEGATO IV

CERTIFICATO CHE DEVE ESSERE RILASCIATO DALL'ENTE DI GESTIONE DEL PORTO DI SCALO NEI CASI IN CUI LE NAVI NON POSSONO UTILIZZARE L'OPS PER MOTIVI GIUSTIFICATI (ARTICOLO 5, PARAGRAFO 5) - ELEMENTI MINIMI DA INCLUDERE NEL CERTIFICATO

Ai fini del presente regolamento, il certificato di cui all'articolo 5, paragrafo 5, deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- (1) identificazione della nave:
 - a) numero IMO,
 - b) nome della nave,
 - c) nominativo,
 - d) tipo di nave,
 - e) bandiera;
- (2) porto di scalo;

- (3) luogo/nome del terminal;
- (4) data e ora di arrivo (ATA);
- (5) data e ora di partenza (ATD);

la conferma, **sulla base di validi elementi di prova**, da parte dell'ente di gestione del porto che la nave si è trovata in una delle seguenti situazioni:

- la nave ha fatto uno scalo non programmato in un porto per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare (articolo 5, paragrafo 2, lettera c)),
- la nave ha usato, per un periodo di tempo limitato, i generatori di energia a bordo, in situazioni di emergenza che rappresentano un rischio immediato per la vita, la nave o l'ambiente (articolo 5, paragrafo 2, lettera f));

(6) dati relativi all'ente di gestione del porto:

- a) nome,
- b) contatti (telefono, email);

data di rilascio.

Motivazione

Modifiche che riflettono le modifiche all'articolo 5

Emendamento 176

Proposta di regolamento Allegato V bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ALLEGATO V bis: Applicazione del calcolo della massa adeguata del combustibile

In primo luogo, il presente allegato descrive come calcolare la massa adeguata di combustibile utilizzando l'energia aggiuntiva dovuta alle caratteristiche tecniche di una nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente¹ e l'energia aggiuntiva utilizzata da una nave avente la classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super o una classe ghiaccio

¹ Per ulteriori informazioni sulla corrispondenza tra classi ghiaccio, cfr. la raccomandazione 25/7 dell'HELCOM all'indirizzo: <http://www.helcom.fi>.

equivalente dovuta alla navigazione in condizioni di ghiaccio. In secondo luogo, descrive le modalità di calcolo delle energie supplementari.

Massa adeguata $[M_{jA}]$

La massa adeguata del combustibile $[M_{iA}]$ è calcolata sulla base dell'energia supplementare utilizzata per la navigazione in condizioni di ghiaccio e dell'energia supplementare utilizzata per via delle proprietà tecniche di una nave avente una classe ghiaccio IA o IA Super o una classe di ghiaccio equivalente. La società può scegliere a quale combustibile i è assegnata l'energia supplementare. Il combustibile selezionato i deve essere uno dei combustibili consumati dalla nave durante il periodo di riferimento. La quantità di energia corrispondente alla massa del combustibile i consumato può essere inferiore alla quantità di energia supplementare.

La massa adeguata del combustibile i $[M_{iA}]$ è calcolata come segue:

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}},$$

(Ax.1)

in cui $M_{i \text{ total}}$ rappresenta la massa totale del combustibile i , $M_{i \text{ additional due to ice class}}$ la massa di combustibile dovuta al consumo di energia supplementare di una nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente e $M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$ la massa di combustibile dovuta al consumo di energia supplementare per via della navigazione in condizioni di ghiaccio.

La massa del combustibile i che rappresenta il consumo di energia supplementare dovuto alle caratteristiche tecniche di una nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente è calcolata come segue:

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} =$$

$$\frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (Ax.2)$$

in cui $E_{\text{additional due to ice class}}$ rappresenta il consumo di energia supplementare dovuto alle caratteristiche tecniche di una nave di classe ghiaccio IA o IA Super o di una classe ghiaccio equivalente e LCV_i rappresenta il valore calorico inferiore del combustibile i .

Analogamente, la massa di combustibile dovuta al consumo di energia supplementare per via della navigazione in condizioni di ghiaccio è calcolata utilizzando:

$$M_i \text{ additional due to ice conditions} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (Ax.3)$$

in cui $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ rappresenta il consumo di energia supplementare dovuto alla navigazione in condizioni di ghiaccio.

Energia supplementare dovuta alla classe ghiaccio e alla navigazione in condizioni di ghiaccio

Il consumo di energia supplementare dovuto alle caratteristiche tecniche di una nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente è calcolato come segue:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (Ax.4)$$

in cui $E_{\text{voyages, total}}$ rappresenta l'energia totale consumata in tutte le tratte e $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ rappresenta il consumo di energia supplementare dovuto alla navigazione in condizioni di ghiaccio.

L'energia totale consumata per tutte le tratte è calcolata come segue:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \quad (Ax.5)$$

in cui $M_{i, \text{voyages, total}}$ rappresenta la massa di combustibile consumato in tutte le tratte che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, LCV_i rappresenta il valore calorico inferiore del combustibile e $E_{\text{elect., voyages, total}}$ la quantità di energia elettrica erogata alla nave consumata in tutte le tratte.

La massa del combustibile $M_{i, \text{voyages, total}}$ consumato per tutte le tratte che rientrano nel campo di applicazione del regolamento è calcolata come segue:

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}),$$

(Ax.6)

in cui $M_{i, \text{voyages between MS}}$ rappresenta la massa aggregata del combustibile consumato durante tutte le tratte tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ rappresenta la massa aggregata del combustibile consumato durante tutte le tratte in partenza dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e $M_{i, \text{voyages to MS}}$ rappresenta la massa aggregata di combustibile consumato durante le tratte in arrivo nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. La quantità di energia elettrica consumata erogata alla nave $E_{\text{elect., voyages total}}$ può essere calcolata nello stesso modo.

Il consumo di energia supplementare dovuto alla navigazione in condizioni di ghiaccio è calcolato come segue:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

(Ax.7)

in cui $E_{\text{voyages, open water}}$ rappresenta l'energia consumata nelle tratte in acque aperte e $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ l'energia consumata adeguata in funzione delle condizioni di ghiaccio.

L'energia consumata nelle tratte che

comprendono solo la navigazione in acque aperte è calcolata come segue:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

in cui $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ rappresenta l'energia consumata per navigare in condizioni di ghiaccio, che è calcolata come segue:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{el, voyages, total}} \quad (\text{Ax.9})$$

in cui $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ rappresenta la massa di combustibile consumato per navigare in condizioni di ghiaccio e $E_{\text{el, voyages, total}}$ rappresenta la quantità di energia elettrica erogata alla nave consumata durante la navigazione in condizioni di ghiaccio.

La massa del combustibile consumato per navigare in condizioni di ghiaccio è definita come segue:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS}}) \quad (\text{Ax.10})$$

in cui $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond}}$ rappresenta la massa aggregata del combustibile consumato da una nave con classe ghiaccio che naviga in condizioni di ghiaccio tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ rappresenta la massa aggregata del combustibile consumato da una nave con classe ghiaccio che naviga in condizioni di ghiaccio durante tutte le tratte in partenza dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e $M_{i, \text{voyages to MS}}$ rappresenta la massa aggregata di combustibile consumato da una nave con classe ghiaccio che naviga in condizioni di ghiaccio durante le tratte in arrivo nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. La quantità di energia elettrica

consumata erogata alla nave $E_{ice\ conditions}$ può essere calcolata nello stesso modo.

L'energia adeguata consumata in condizioni di ghiaccio è calcolata come segue:

$$E_{voyages, ice\ conditions, adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$$

(Ax.11)

in cui $D_{ice\ conditions}$ rappresenta la distanza percorsa durante la navigazione in condizioni di ghiaccio e $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ rappresenta il consumo di energia per distanza percorsa in acque aperte.

La distanza percorsa durante la navigazione in condizioni di ghiaccio $D_{ice\ conditions}$ è calcolata come segue:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.} + 0.5 \cdot (D_{voyages\ from\ MS, ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS, i})$$

(Ax.12)

in cui $D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.}$ rappresenta la distanza aggregata percorsa nella navigazione in condizioni di ghiaccio tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, $D_{voyages\ from\ MS}$ rappresenta la distanza aggregata nella navigazione in condizioni di ghiaccio durante tutte le tratte in partenza dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e $D_{voyages\ to\ MS}$ rappresenta la distanza aggregata nella navigazione in condizioni di ghiaccio durante le tratte in arrivo nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Quest'ultimo punto è definito come segue:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \frac{E_{voyages, total} - E_{voyages, ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}$$

(Ax.13)

in cui $E_{voyages, ice\ conditions}$ rappresenta l'energia consumata nella navigazione in condizioni di ghiaccio e D_{total} la distanza

totale percorsa in un anno.

La distanza totale percorsa in un anno è calcolata come segue:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0.5 \cdot (D_{voyages\ from\ MS} + D_{i, voyages\ to\ MS}),$$

(Ax.14)

in cui $D_{voyages\ between\ MS}$ rappresenta la distanza aggregata percorsa tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, $D_{voyages\ from\ MS}$ rappresenta la distanza aggregata percorsa durante tutte le tratte in partenza dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e $D_{voyages\ to\ MS}$ rappresenta la distanza aggregata percorsa durante le tratte in arrivo nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

L'elenco in appresso è compilato su base puramente volontaria, sotto l'esclusiva responsabilità del relatore. Il relatore ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone nella preparazione del progetto di parere, fino alla sua presentazione in commissione.

Ente e/o persona
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPURT (FEPURT) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e modifica della direttiva 2009/16/CE
Riferimenti	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 13.9.2021
Parere espresso da Annuncio in Aula	ITRE 13.9.2021
Commissioni associate - annuncio in aula	11.11.2021
Relatore(trice) per parere Nomina	Rasmus Andresen 30.9.2021
Esame in commissione	2.2.2022
Approvazione	2.6.2022
Esito della votazione finale	+ : 59 - : 9 0 : 6
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

9	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

6	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Giorgos Georgiou, Sandra Pereira

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti