



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

**2013/0224(COD)**

31.1.2014

## **PARERE**

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

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

Relatore per parere: Brian Simpson

PA\_Legam

## BREVE MOTIVAZIONE

### 1. Introduzione

Secondo una relazione di un gruppo di esperti dell'IMO del 2009, le emissioni generate dal trasporto marittimo internazionale sono aumentate rapidamente negli ultimi anni e, in mancanza di una regolamentazione, si prevede che continueranno a salire fino a raggiungere 1 475 milioni di tonnellate entro il 2020, pari al 6% del totale delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>. Nel 2007 il trasporto marittimo era responsabile del 2,7% del totale delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>.

A livello europeo, le navi in arrivo o in partenza dai porti dell'UE-27 contribuiscono fino al 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo mondiale<sup>1</sup>. L'Agenzia europea dell'ambiente riferisce inoltre che al trasporto marittimo che si svolge in acque europee si deve una parte significativa delle emissioni di NO<sub>x</sub> (10-20%), SO<sub>2</sub> (10-25%) e PM<sub>2,5</sub> globali (10-25%), con circa il 70% delle emissioni globali entro 400 km dalla costa. Studi epidemiologici hanno dimostrato che le emissioni generate dal trasporto marittimo hanno ripercussioni sulla salute e sono responsabili di circa 50 000 decessi ogni anno solamente a causa dell'inquinamento atmosferico che producono<sup>2</sup>.

L'introduzione nel 2011 da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) di un indice obbligatorio di efficienza energetica in materia di progettazione ("Energy Efficiency Design Index", EEDI) per determinate categorie di nuove navi e l'uso obbligatorio dei piani di gestione per l'efficienza energetica delle navi ("Ship Energy Efficient Management Plans", SEEMP) nella flotta esistente rappresentano un primo passo verso la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel trasporto marittimo. Come tuttavia riconosce la Commissione, queste misure non saranno sufficienti per ridurre la tendenza all'aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore del trasporto marittimo né per realizzare gli obiettivi di riduzione del 40% (e, se praticabile, del 50%) entro il 2050 rispetto ai livelli del 2005 stabiliti dal Libro bianco della Commissione del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti".

## EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

---

<sup>1</sup> Relazione tecnica AEA n. 4/2013 – *"The impact of international shipping on European air quality and climate forcing"* (L'impatto del trasporto marittimo internazionale sulla qualità dell'aria e la forzatura del clima in Europa).

<sup>2</sup> Cfr. [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011\\_06\\_01\\_stakeholder-event/item4.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf).

## **Emendamento 1**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

## **Emendamento 2**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(1 ter) La risoluzione del Parlamento europeo sul tema "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (2011/2096(INI)) chiede "una riduzione del 30% uniforme in tutta l'UE delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti della navigazione, alla quale contribuiranno gli accordi raggiunti nel quadro dell'IMO relativamente a un indice di efficienza energetica in materia di progettazione e a un piano di gestione per l'efficienza energetica" e chiede inoltre "che tutti gli obiettivi di cui al presente paragrafo siano considerati prioritari e vengano perciò verificati annualmente".***

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 3

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

### Emendamento 4

#### Proposta di regolamento Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

### Emendamento 5

#### Proposta di regolamento

## Considerando 6

### *Testo della Commissione*

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

### *Emendamento*

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

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento Considerando 7

### *Testo della Commissione*

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

### *Emendamento*

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

precisi di riduzione delle emissioni e valutare i progressi del contributo dei trasporti marittimi verso il raggiungimento di un'economia a basse emissioni di carbonio.

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

## **Emendamento 7**

### **Proposta di regolamento Considerando 8**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

## **Emendamento 8**

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

**(8 bis) Data la portata geografica e la concomitante necessità di monitorare le emissioni di CO<sub>2</sub> al di fuori della giurisdizione degli Stati membri, e vista l'inclusione di società di navigazione con sede in tutte le parti del mondo, la Commissione dovrebbe informare tempestivamente e in modo adeguato i paesi terzi in merito al sistema MRV, onde assicurare che esso goda della massima accettazione a livello internazionale.**

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

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

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Al fine di **ridurre al minimo gli oneri**

Emendamento

(11) Il sistema MRV dell'Unione **dovrebbe consentire** di determinare l'efficienza delle navi o di analizzare ulteriormente i fattori di sviluppo delle emissioni. Questo campo di applicazione consente inoltre di adeguare il sistema MRV dell'Unione alle iniziative internazionali a favore dell'introduzione di norme di efficienza per le navi esistenti, che prevedono anche misure operative, e contribuisce alla rimozione degli ostacoli sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.

Emendamento

(12) Al fine di **garantire la coerenza con il**



*amministrativi per gli armatori e gli esercenti navali, in particolare per le piccole e medie imprese, e ottimizzare l'efficienza economica del sistema MRV senza compromettere l'obiettivo di coprire buona parte delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, le norme per il sistema MRV dovrebbero applicarsi solo ai grandi emettitori. La soglia di 5 000 tonnellate di stazza lorda è stata scelta dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle emissioni delle navi che viaggiano da e verso i porti dell'Unione. Le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate rappresentano circa il 55% delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione e approssimativamente il 90% delle emissioni. Questa soglia non discriminatoria garantirebbe la copertura dei principali emettitori. Una soglia inferiore comporterebbe un maggiore carico amministrativo mentre una soglia più elevata limiterebbe la copertura delle emissioni e quindi l'efficacia ambientale del sistema.*

*diritto internazionale vigente, in particolare con la convenzione MARPOL VI, il sistema MRV dovrebbe applicarsi alle navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate.*

## **Emendamento 11**

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

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

## Emendamento 12

### Proposta di regolamento Considerando 14

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio: l'uso delle bolle di consegna dei combustibili, il monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione. ***Al termine di due periodi di riferimento, la Commissione dovrebbe formulare raccomandazioni sui metodi di monitoraggio per quanto riguarda l'accuratezza, la pertinenza ai fini della riduzione delle emissioni, l'accessibilità economica e gli oneri amministrativi a carico dell'equipaggio.***

## Emendamento 13

### Proposta di regolamento Considerando 16

#### *Testo della Commissione*

(16) Per evitare di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili e disponibili in commercio, che potrebbero pregiudicare l'attuazione del sistema MRV dell'Unione, non è necessario che il sistema MRV dell'Unione contempli in questa fase altri

#### *Emendamento*

(16) Per evitare di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili e disponibili in commercio, che potrebbero pregiudicare l'attuazione del sistema MRV dell'Unione, non è necessario che il sistema MRV dell'Unione contempli in questa fase altri

gas a effetto serra, forzanti climatici o inquinanti atmosferici.

gas a effetto serra, forzanti climatici o inquinanti atmosferici. ***Qualora i futuri progressi tecnologici consentissero di misurare altre sostanze aventi ripercussioni sul clima senza consistenti oneri aggiuntivi a carico degli armatori, sarebbe opportuno includere tali sostanze nel sistema MRV. La Commissione dovrebbe informare il Parlamento europeo in merito agli sviluppi tecnologici a intervalli regolari di due anni.***

## Emendamento 14

### Proposta di regolamento Considerando 17

#### *Testo della Commissione*

(17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori e esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. Per ragioni di riservatezza è opportuno limitare alle medie annuali e ai dati complessivi la pubblicazione delle informazioni concernenti le emissioni, il consumo di carburante e l'efficienza. I dati trasmessi alla Commissione devono essere integrati con i dati statistici nella misura in cui siano pertinenti per l'elaborazione, la produzione e la diffusione di statistiche europee, ai sensi della decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat<sup>18</sup>.

#### *Emendamento*

(17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori e esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. Per ragioni di riservatezza è opportuno limitare alle medie annuali e ai dati complessivi la pubblicazione delle informazioni concernenti le emissioni, il consumo di carburante e l'efficienza. ***D'altro canto, è importante fornire ai noleggiatori e alle altre parti interessate del settore dati specifici in funzione della rotta, per garantire la rimozione degli ostacoli sul mercato e premiare le navi più efficienti.*** I dati trasmessi alla Commissione devono essere integrati con i dati statistici nella misura in cui siano pertinenti per l'elaborazione, la produzione e la diffusione di statistiche europee, ai sensi della decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat<sup>18</sup>.

---

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

---

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

## Emendamento 15

### Proposta di regolamento Considerando 23

#### *Testo della Commissione*

(23) Allo scopo di stabilire le prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo da parte degli Stati membri a norma del presente regolamento, occorre modificare il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13.

#### *Emendamento*

(23) Allo scopo di stabilire le prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo da parte degli Stati membri a norma del presente regolamento, occorre modificare il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle **sole** emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13-40.

## Emendamento 16

### Proposta di regolamento Considerando 24

#### *Testo della Commissione*

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

*che siano comunicati all'IMO i dati pertinenti.* Una volta raggiunto un accordo su un sistema MRV globale, è necessario che la Commissione riveda il sistema MRV dell'Unione allo scopo di allinearli con il sistema globale.

## **Emendamento 17**

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

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento Considerando 27**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

**Emendamento 19**

**Proposta di regolamento  
Considerando 29**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

(29) È opportuno che il presente regolamento entri in vigore il 1° luglio **2017** al fine di garantire che gli Stati membri e le parti interessate abbiano il tempo sufficiente per adottare le misure necessarie per l'efficace applicazione del presente regolamento prima del primo periodo di riferimento che inizia il 1° gennaio **2022**,

*Motivazione*

*Prima di adottare misure troppo onerose in termini di burocrazia, è opportuno considerare tempi più lunghi per consentire il superamento dell'attuale crisi economica. È inoltre opportuno concedere al prossimo Parlamento europeo e alla prossima Commissione il tempo necessario per esaminare detti testi ed eventualmente modificarli prima della loro*

*applicazione.*

## **Emendamento 20**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1**

##### *Testo della Commissione*

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi che arrivano circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto marittimo.

##### *Emendamento*

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati, *in questa fase*, delle *sole* emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), *trattandosi del gas a effetto serra di gran lunga più importante emesso dal trasporto marittimo*, e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto marittimo.

## **Emendamento 21**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – paragrafo 1**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

##### *Motivazione*

*Il diritto internazionale, in particolare la convenzione MARPOL VI, si applica alle navi di*

stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate. Peraltro, le navi da 500 tonnellate di stazza lorda sono spesso traghetti passeggeri che operano ad esempio lungo le coste e tra le isole; è quindi opportuno includerle.

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento Articolo 3 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

## Emendamento 23

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

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***l bis) "classe ICE", l'indicazione attribuita alla nave dall'amministrazione o da un'organizzazione riconosciuta dall'amministrazione che dimostra che l'imbarcazione è stata progettata per la navigazione fra i ghiacci marini.***

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

2. Il monitoraggio e la comunicazione sono esaustivi e riguardano le emissioni **di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>)** risultanti dalla combustione dei carburanti. Le società applicano misure idonee a prevenire le lacune nei dati nel corso del periodo di



riferimento.

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 6 – paragrafo 1**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

1. Entro il 31 agosto **2015** le società trasmettono ai verificatori un piano di monitoraggio indicante il metodo scelto per monitorare e comunicare le emissioni e altre informazioni pertinenti sul clima per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate.

##### *Motivazione*

*Visto l'impegno risoluto delle istituzioni dell'UE a estendere entro il 2013 il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra al settore del trasporto marittimo, non è accettabile la definizione di tempistiche che non consentirebbero di adottare misure concrete nel breve termine.*

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 6 – paragrafo 2**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

## **Emendamento 27**

### **Proposta di regolamento**

## Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera a

### *Testo della Commissione*

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

### *Emendamento*

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

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera h – punto iii bis (nuovo)

### *Testo della Commissione*

### *Emendamento*

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

## Emendamento 29

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 4

### *Testo della Commissione*

### *Emendamento*

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

4. Le società utilizzano **modelli** standardizzati **per presentare i loro piani di monitoraggio. La presentazione e il contenuto dei** modelli per i piani di monitoraggio di cui al paragrafo 1 sono determinate mediante atti **delegati. I modelli sono quanto più possibile semplici e non determinano oneri burocratici inutili**. Tali atti delegati sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo **24** del presente regolamento.

## Emendamento 30

### Proposta di regolamento Articolo 8

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

## Emendamento 31

### Proposta di regolamento Articolo 9 – parte introduttiva

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

## Emendamento 32

### Proposta di regolamento Articolo 9 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) *emissione* di CO<sub>2</sub> ;

#### *Emendamento*

c) **le sole emissioni** di CO<sub>2</sub> ;

### **Emendamento 33**

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

*Testo della Commissione*

e) *tempo trascorso in mare;*

*Emendamento*

**e) data e ora dell'inizio e della fine dei periodi in cui il monitoraggio è stato sospeso a causa di situazioni di emergenza, ad esempio per attività di soccorso;**

### **Emendamento 34**

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

*Testo della Commissione*

f) *merci trasportate;*

*Emendamento*

**soppresso**

### **Emendamento 35**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**g bis) data e ora dell'inizio e della fine dei periodi in cui il monitoraggio è stato sospeso a causa di situazioni di emergenza e di pericolo, ad esempio per attività di soccorso.**

*Motivazione*

*Le situazioni di emergenza e di pericolo non dovrebbero essere prese in considerazione.*

## Emendamento 36

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

## Emendamento 37

### Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

b) totale ***delle sole emissioni*** di CO<sub>2</sub> ;

## Emendamento 38

### Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

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

## Emendamento 39

### Proposta di regolamento Articolo 10 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

d) dato aggregato delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tutte le tratte di partenza effettuate da porti

d) dato aggregato delle ***sole*** emissioni di CO<sub>2</sub> di tutte le tratte di partenza effettuate

sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

#### **Emendamento 40**

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

###### *Testo della Commissione*

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

###### *Emendamento*

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

#### **Emendamento 41**

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

###### *Testo della Commissione*

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

###### *Emendamento*

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

#### **Emendamento 42**

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

###### *Testo della Commissione*

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

###### *Emendamento*

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

prescrizioni di cui all'articolo 14.

prescrizioni di cui all'articolo 14.

### Emendamento 43

#### Proposta di regolamento

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*iii bis) la classe ICE della nave;*

### Emendamento 44

#### Proposta di regolamento

#### Articolo 12 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. La relazione sulle emissioni di cui all'articolo 11 è trasmessa utilizzando sistemi automatizzati *e formati di* scambio di dati *completi, inclusi* modelli elettronici.

1. *Al fine di ridurre l'onere amministrativo a carico delle società*, la relazione sulle emissioni di cui all'articolo 11 è trasmessa utilizzando sistemi automatizzati, *standard per lo* scambio di dati *e* modelli elettronici.

### Emendamento 45

#### Proposta di regolamento

#### Articolo 12 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2. Le *norme tecniche che stabiliscono il formato di* scambio dei dati, *compresi i* modelli elettronici di cui al paragrafo 1, sono determinate per mezzo di atti *di esecuzione*. Tali atti *di esecuzione* sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 25, *paragrafo 2*, del presente regolamento.

2. Le *modalità di presentazione dei dati alla Commissione, compresi gli standard per lo* scambio dei dati *e il formato dei* modelli elettronici di cui al paragrafo 1, sono determinate per mezzo di atti *delegati*. Tali atti *delegati* sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 24 del presente regolamento.

## Emendamento 46

### Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. Senza indugio, il verificatore informa la Commissione e l'autorità dello Stato di bandiera in merito al rilascio di un documento di conformità e trasmette le informazioni di cui al paragrafo 2 utilizzando sistemi automatizzati *e formati* per lo scambio dei dati *completi, inclusi* modelli elettronici stabiliti dalla Commissione conformemente alla procedura istituita nel presente regolamento.

#### *Emendamento*

4. Senza indugio, il verificatore informa la Commissione e l'autorità dello Stato di bandiera in merito al rilascio di un documento di conformità e trasmette le informazioni di cui al paragrafo 2 utilizzando sistemi automatizzati, *standard* per lo scambio dei dati *e* modelli elettronici stabiliti dalla Commissione conformemente alla procedura istituita nel presente regolamento.

## Emendamento 47

### Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. Le *norme tecniche che stabiliscono il formato di* scambio dei dati, *compresi i* modelli elettronici di cui al paragrafo 4, sono determinate per mezzo di atti *di esecuzione*. Tali atti *di esecuzione* sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 25, *paragrafo 2*, del presente regolamento.

#### *Emendamento*

5. Le *modalità di presentazione dei dati alla Commissione, compresi gli standard per lo* scambio dei dati *e il formato dei* modelli elettronici di cui al paragrafo 4, sono determinate per mezzo di atti *delegati*. Tali atti *delegati* sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 24 del presente regolamento.

## Emendamento 48

### Proposta di regolamento Articolo 18 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Dal 30 giugno **2019** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un

#### *Emendamento*

Dal 30 giugno **2017** le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un



documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

## Emendamento 49

### Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

1. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni per il mancato rispetto dei requisiti di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 e adottano tutte le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni previste non sono meno rigorose di quelle previste dalla normativa nazionale in materia di emissioni di gas a effetto serra in caso di inosservanza degli obblighi di comunicazione da parte degli operatori e sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il 1° luglio **2015** e provvedono a notificare senza indugio alla Commissione le eventuali modifiche di tali disposizioni.

## Emendamento 50

### Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione pubblica **i dati aggregati relativi alle emissioni comunicati** a norma dell'articolo 11 e le informazioni sulla conformità della società ai requisiti di monitoraggio e comunicazione di cui agli

articoli 11 e 17.

## Emendamento 51

### Proposta di regolamento

#### Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera a

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

## Emendamento 52

### Proposta di regolamento

#### Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera d

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

## Emendamento 53

### Proposta di regolamento

#### Articolo 22 – paragrafo 1

##### *Testo della Commissione*

1. La Commissione informa periodicamente l'IMO e altri organismi internazionali competenti circa l'attuazione del presente regolamento, **al fine di agevolare lo sviluppo di norme internazionali all'interno** dell'IMO per quando concerne il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas serra dovute ai trasporti marittimi.

##### *Emendamento*

1. La Commissione informa periodicamente l'IMO e altri organismi internazionali competenti circa l'attuazione del presente regolamento, **nell'intento di allineare il regolamento con i progressi realizzati nell'ambito** dell'IMO per quando concerne il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas serra dovute ai trasporti marittimi.

## Emendamento 54

### Proposta di regolamento Articolo 22 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

## Emendamento 55

### Proposta di regolamento Articolo 23

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

Alla Commissione è *conferito* il potere di adottare atti delegati *in conformità dell'articolo 24 che modifica l'allegato I per adeguare i metodi di monitoraggio ai progressi tecnici e scientifici e alle norme accettate a livello internazionale al fine di migliorare l'attendibilità, la validità e l'accuratezza dei dati sulle emissioni.*

*Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 24 che modifica l'allegato II per precisare e adeguare ulteriormente il monitoraggio dei metodi di informazione rilevanti per il clima ai progressi tecnici e scientifici e alle norme accettate a livello*

*internazionale al fine di migliorare l'attendibilità, la validità e l'accuratezza dei dati sulle emissioni.*

## **Emendamento 56**

### **Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 1**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

1. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli **12 bis**, 15, 16 e 23 è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal **[gg/mm/aaaa] [data di entrata in vigore del presente regolamento]**. **La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**

## **Emendamento 57**

### **Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 2**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

2. La delega di potere di cui **agli articoli 12 bis, 15, 16 e 23** può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati

già in vigore.

## **Emendamento 58**

### **Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 4**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

4. Un atto delegato adottato ai sensi **degli articoli 12 bis, 15, 16 e 23** entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

## **Emendamento 59**

### **Proposta di regolamento Articolo 27 – comma 1**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

#### *Motivazione*

*Per preparare l'attuazione del regolamento nel 2015 occorre tempo sufficiente per elaborare le disposizioni pertinenti.*

## **Emendamento 60**

### **Proposta di regolamento Allegato I – parte B – punto 1 – comma 1**

### *Testo della Commissione*

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

### *Emendamento*

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

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e modifica del regolamento (UE) n. 525/2013
<b>Riferimenti</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ENVI 4.7.2013
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	TRAN 4.7.2013
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Michael Cramer 11.9.2013
<b>Esame in commissione</b>	14.11.2013      20.1.2014
<b>Approvazione</b>	21.1.2014
<b>Esito della votazione finale</b>	+:                    28 -:                    11 0:                    3
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
<b>Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Vittorio Prodi