



Bruxelles, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

I cambiamenti climatici sono una sfida che deve essere affrontata con urgenza. L'accordo di Parigi mira pertanto a contenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali e a continuare ad adoprarsi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5°C grazie a significative riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i paesi.

A causa del forte consumo di combustibili fossili, le attività di trasporto marittimo a livello mondiale rilasciano ingenti quantità di gas a effetto serra che incidono sui cambiamenti climatici. Le emissioni causate dal trasporto marittimo internazionale sono stimate a circa 2-3 punti percentuali delle emissioni globali di gas a effetto serra, una percentuale superiore a quella delle emissioni di qualunque Stato dell'UE: se fosse un paese, il trasporto marittimo occuperebbe il sesto posto nella classifica mondiale delle emissioni. A livello dell'UE l'impatto del trasporto marittimo è altrettanto significativo: nel 2015 ha causato il 13 % del totale delle emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti nell'Unione¹. Tuttavia, il trasporto marittimo è l'unico settore non esplicitamente coinvolto in un obiettivo di riduzione delle emissioni dell'UE, né in alcuna misura specifica di mitigazione.

In futuro i volumi del commercio marittimo sono destinati ad aumentare, il che, senza misure di mitigazione in tempi brevi, comporterà un notevole aumento delle relative emissioni di gas a effetto serra. Secondo uno studio² dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), entro il 2050 le emissioni del trasporto marittimo a livello mondiale potrebbero aumentare tra il 50 % e il 250 %, in funzione dell'evoluzione economica ed energetica. A livello dell'UE, tra il 1990 e il 2008 le emissioni di CO₂ dovute al trasporto marittimo sono aumentate del 48 % e secondo le stime cresceranno dell'86 % sopra i livelli del 1990 entro il 2050, nonostante l'adozione di norme minime di efficienza per le navi nuove da parte dell'IMO nel 2011³. Senza un intervento di contrasto, si rischia di mettere a repentaglio gli obiettivi dell'accordo di Parigi e gli sforzi compiuti in altri settori.

Sulla scorta del Libro bianco sui trasporti del 2011, nel 2013 l'UE ha adottato una strategia d'integrazione progressiva delle emissioni del trasporto marittimo nelle politiche dell'Unione di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra⁴. Come prima tappa, nell'aprile 2015 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo ("regolamento MRV dell'UE")⁵, che nel 2016 è stato integrato da due

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ Risoluzione MEPC.203(62) dell'IMO.

⁴ COM(2013)479.

⁵ 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).

regolamenti delegati⁶ e due regolamenti di esecuzione⁷. Il regolamento MRV dell'UE è stato elaborato nell'intento di:

- raccogliere dati solidi e attendibili sulle emissioni di CO₂ di tutte le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che fanno scalo nello Spazio economico europeo (SEE), comprese le emissioni di CO₂ delle navi suddette nei porti;
- fornire informazioni solide a sostegno delle future decisioni politiche e dell'attuazione di strumenti politici nonché di obiettivi o misure internazionali (ad esempio nell'ambito dell'efficienza energetica);
- assicurare la necessaria trasparenza sui dati per stimolare la diffusione di nuove tecnologie e misure operative che rendano le navi più eco compatibili.

Secondo il regolamento MRV dell'UE, le società di navigazione devono comunicare il volume annuale di emissioni di CO₂ e altre informazioni pertinenti emerse durante le tratte effettuate dalle loro navi da e verso i porti del SEE e nei movimenti all'interno dei porti del SEE. Gli obblighi per le società di navigazione sono iniziati nel 2017 con la preparazione e presentazione dei piani di monitoraggio ai verificatori accreditati. Il monitoraggio del consumo di carburante, delle emissioni di CO₂ e dell'efficienza energetica è iniziato nel 2018 e le prime relazioni sulle emissioni sono attese per aprile 2019.

Nel 2016, in seguito all'entrata in vigore dell'accordo di Parigi e all'adozione del regolamento MRV dell'UE, il comitato dell'IMO per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha adottato modifiche della convenzione MARPOL che hanno definito il quadro giuridico di un sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi ("DCS globale IMO"). I particolari e le modalità di attuazione del DCS globale IMO sono stati approvati successivamente mediante "linee guida" adottate dal MEPC 70 nell'ottobre 2016 e dal MEPC 71 nel luglio 2017. Stando al DCS globale IMO, gli obblighi di monitoraggio iniziano nel 2019 e la comunicazione dei risultati nel 2020.

Di conseguenza, a partire dal gennaio 2019 le navi che effettuano attività di trasporto marittimo connesse al SEE dovranno adempiere gli obblighi di monitoraggio e di comunicazione assunti nell'ambito sia del regolamento MRV dell'UE che del DCS globale IMO.

⁶ Regolamento delegato (UE) 2016/2072 della Commissione relativo alle attività di verifica e all'accreditamento dei verificatori a norma del regolamento (UE) 2015/757 (*GU L 320 del 26.11.2016, pag. 5*) e regolamento delegato (UE) 2016/2071 della Commissione, del 22 settembre 2016, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i metodi per il monitoraggio delle emissioni di anidride carbonica e le regole relative al monitoraggio delle altre informazioni pertinenti (*GU L 320 del 26.11.2016, pag. 1*).

⁷ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1927 della Commissione, del 4 novembre 2016, relativo ai modelli dei piani di monitoraggio, delle relazioni sulle emissioni e dei documenti di conformità a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (*GU L 299 del 5.11.2016, pag. 1*) e regolamento di esecuzione (UE) 2016/1928 della Commissione, del 4 novembre 2016, sulla determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi or/or e dalle navi portacontainer ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (*GU L 299 del 5.11.2016, pag. 22*).

La coesistenza di questi due sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica a livello dell'UE e internazionale è stata preannunciata nel regolamento MRV dell'UE, che all'articolo 22 recita: "*Qualora sia stipulato un accordo internazionale su un sistema globale di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas a effetto serra o sulle misure globali volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra (...), la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, propone modifiche al presente regolamento per garantire l'adeguamento a tale accordo internazionale.*"

Il principale obiettivo della presente proposta è pertanto modificare il regolamento MRV dell'UE per tenere debitamente conto del nuovo DCS globale IMO, e consentire per quanto possibile la semplificazione e la riduzione degli oneri amministrativi di imprese e amministrazioni, fermi restando gli obiettivi del regolamento MRV dell'UE.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Le modifiche proposte del regolamento MRV dell'UE sono coerenti con le disposizioni vigenti nel settore - nella misura in cui non dovrebbero compromettere gli obiettivi fondamentali del sistema MRV dell'UE - e, più in generale, con la politica dell'UE in materia di clima. In particolare, la proposta mira a salvaguardare le previsioni d'impatto positivo del regolamento MRV dell'UE in termini di raccolta di dati solidi e attendibili che contribuiscano alla definizione delle decisioni politiche future e stimolino l'adozione di misure e comportamenti all'insegna dell'efficienza energetica nel trasporto marittimo.

La proposta persegue inoltre l'approccio definito nelle altre politiche di riduzione delle emissioni dell'UE in cui monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas a effetto serra svolgono un ruolo fondamentale ai fini dell'effettiva attuazione delle politiche dell'UE in materia di clima, ad esempio nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra. La proposta è coerente con le disposizioni di trasparenza nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE, inclusa la verifica da parte di terzi.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Nel marzo 2015 l'Unione ha presentato il contributo, stabilito a livello nazionale, dell'UE e degli Stati membri all'UNFCCC, impegnandosi a conseguire un obiettivo vincolante di riduzione interna di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990, in linea con il quadro 2030 per il clima e l'energia approvato dal Consiglio europeo dell'ottobre 2014 e in seguito recepito nel diritto dell'UE⁸. Tutti i settori devono contribuire alla transizione verso un'economia a basse emissioni, e all'accordo di Parigi.

La proposta è coerente con la strategia per una mobilità a basse emissioni che contempla interventi per ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti nell'ambito dei più ampi sforzi di decarbonizzazione dell'UE compiuti e previsti, anche a orizzonte 2030⁹.

Grazie alla fornitura d'informazioni solide sulle emissioni di CO₂ delle singole navi, il regolamento MRV dell'UE è fondamentale per agevolare il futuro processo decisionale a

⁸ Direttiva (UE) 2018/410, regolamento (UE) 2018/842 e regolamento (UE) 2018/841 sull'uso del suolo.

⁹ COM(2016)501.

livello dell'Unione e per gestire eventuali future politiche in materia di clima in questo settore. La proposta preserva questo principio fondamentale. Il regolamento MRV dell'UE, strumento della politica dell'UE in vigore, è un primo passo nella giusta direzione e serve di base per l'ulteriore sviluppo delle politiche.

La proposta è inoltre in linea con il principio di "efficienza energetica al primo posto" dell'Unione dell'energia, in quanto dovrebbe migliorare l'attuazione delle misure di efficienza energetica nel settore del trasporto marittimo.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

Gli articoli da 191 a 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) confermano e precisano le competenze dell'UE in materia di cambiamenti climatici. La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192 del TFUE.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

In conformità al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea, gli obiettivi della presente proposta possono essere conseguiti solo tramite una proposta della Commissione a livello dell'Unione, in quanto la proposta intende modificare la legislazione vigente dell'UE.

La raccolta e la pubblicazione dei dati sulle emissioni e sull'efficienza energetica delle navi a livello dell'UE offre il vantaggio di risultati pienamente comparabili in quanto basati su un insieme unico di requisiti, il che contribuisce ad eliminare gli ostacoli al mercato dovuti alla carenza d'informazioni.

• Proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità poiché non va al di là di quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi del regolamento MRV dell'UE, assicurando al tempo stesso il corretto funzionamento del mercato interno e la competitività del trasporto marittimo europeo.

• Scelta dell'atto giuridico

La presente proposta intende modificare il regolamento MRV dell'UE in vigore e l'atto previsto è quindi un regolamento.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

• Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

È importante rilevare che la revisione del regolamento MRV dell'UE è effettuata senza previa valutazione, la quale sarebbe stata possibile solo verso la fine del 2019, al termine del primo ciclo di conformità. Pertanto, i lavori preparatori non hanno compreso la valutazione dell'attuale regolamento MRV dell'UE, che quindi non è servita di base alla valutazione delle opzioni strategiche.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le modifiche del regolamento MRV dell'UE proposte sono ampiamente in linea con le considerazioni emerse nelle risposte alla consultazione pubblica online e al sondaggio mirato online. Organizzazioni della società civile, organismi nazionali di accreditamento, istituti di ricerca e privati cittadini sostengono ampiamente la necessità di preservare alcuni obiettivi importanti nel modificare il regolamento MRV dell'UE; tra questi si annoverano la sensibilizzazione alla riduzione delle emissioni, la fornitura d'informazioni solide agli operatori di mercato sul consumo di carburante e sull'efficienza energetica e la raccolta dei dati ai fini di un processo decisionale informato. Per il settore del trasporto marittimo la priorità principale è tuttavia la riduzione degli oneri amministrativi. Anche gli Stati membri del SEE e i verificatori del sistema MRV dell'UE sostengono ampiamente tali obiettivi, in particolare la raccolta di dati attendibili per elaborare le future politiche e la riduzione al minimo degli oneri amministrativi.

- **Assunzione e uso di perizie**

Gli studi sulle proiezioni delle emissioni si basano sui dati pertinenti del terzo studio dell'IMO sui gas a effetto serra¹⁰ e se ne è tenuto conto in particolare per quanto riguarda le emissioni e le previsioni di emissione nel trasporto marittimo internazionale, nonché il potenziale di riduzione delle emissioni derivante dall'introduzione di misure tecniche e operative nel settore.

- **Documento di lavoro dei servizi della Commissione — valutazione d'impatto**

Si è proceduto ad una valutazione d'impatto per esaminare quali caratteristiche del regolamento MRV dell'UE possano essere adeguate a quelle del DCS globale IMO. Il documento integra la valutazione d'impatto che corredeva la proposta nel 2013 e comprendeva una stima dei costi associati al regolamento MRV dell'UE. Inoltre, il nuovo documento di lavoro dei servizi della Commissione contenente la valutazione d'impatto si basa sulla valutazione iniziale pubblicata nel giugno 2017 e sulla consultazione pubblica conclusasi nel dicembre 2017.

Il comitato per il controllo normativo della Commissione europea ha esaminato la bozza della valutazione d'impatto e ha espresso parere positivo il 13 luglio 2018; ha formulato alcune raccomandazioni intese a migliorare ulteriormente la relazione, di cui si è tenuto conto nella relazione riveduta. La sintesi della valutazione d'impatto e il parere del comitato di controllo normativo sono disponibili sul sito internet della Commissione¹¹.

Data la necessità di preservare gli obiettivi fondamentali del regolamento MRV dell'UE, due proposte di adeguamento sono state scartate subito: la governance e la comunicazione delle emissioni di CO₂. L'adeguamento della governance non è stato considerato un'opzione percorribile in quanto comporterebbe che l'UE e gli Stati membri possano raccogliere dati solo sulle emissioni delle navi battenti bandiera dell'UE, trascurando le emissioni provenienti dalle navi battenti bandiera dei paesi terzi nelle tratte che interessano porti del SEE. Inoltre, l'adeguamento delle comunicazioni di CO₂ comporterebbe che le navi non comunichino i dati sulle emissioni di CO₂, in contrasto con l'obiettivo stesso del regolamento MRV dell'UE, che

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=it>

riguarda le prestazioni delle navi in termini di emissioni di CO₂ e di relativo impatto sul clima.

Tenendo presente queste limitazioni, nella valutazione d'impatto sono state esaminate tre opzioni.

Opzione 1 – Scenario di riferimento

L'opzione rispecchia la situazione senza interventi.

Opzione 2 – Semplificazione

Sono state esaminate diverse opzioni di adeguamento in termini di: ambito di applicazione, definizioni, parametri di monitoraggio, piani di monitoraggio e modelli, verifica e trasparenza.

Opzione 3 – Forte convergenza

Secondo questa opzione il regolamento MRV dell'UE sarebbe modificato per adeguarne tutti gli aspetti tecnici al DCS globale dell'IMO, con il rischio di compromettere l'impatto previsto sul mercato.

Il confronto tra le tre opzioni ha portato alle conclusioni che seguono.

L'adeguamento, laddove opportuno, di definizioni, parametri di monitoraggio, piani di monitoraggio e modelli contribuisce a ridurre gli oneri amministrativi delle società di navigazione e delle autorità nazionali, agevolando il rispetto degli obblighi di comunicazione nei due sistemi.

Questo approccio non compromette il conseguimento degli obiettivi perseguiti dall'attuale regolamento MRV dell'UE né l'impatto positivo previsto.

Invece, l'adeguamento di aspetti quali l'ambito d'applicazione, la verifica e la trasparenza inciderebbe seriamente sugli obiettivi perseguiti dal regolamento MRV dell'UE, senza necessariamente contribuire a una riduzione significativa degli oneri amministrativi. Se si procedesse ad un adeguamento sulla trasparenza, verrebbe meno il vantaggio di disporre di dati di efficienza energetica a livello di nave per incentivare la diffusione di tali misure. L'adeguamento dei requisiti di verifica significherebbe rinunciare al sistema di verifica omogenea e indipendente da parte di terzi. Infine, l'adeguamento sull'ambito di applicazione porterebbe a informazioni incomplete sulle emissioni che interessano il SEE.

L'opzione preferita è quindi la 2 (semplificazione), in cui si propone di adeguare, laddove opportuno, elementi quali definizioni, parametri di monitoraggio, piani di monitoraggio e modelli.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La semplificazione proposta ridurrà gli sforzi di conformità rispetto allo scenario di status quo: contribuirà a ridurre gli oneri amministrativi delle società di navigazione e agevolerà il rispetto degli obblighi di comunicazione dei due sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica. In tale contesto la proposta di revisione del regolamento MRV dell'UE è presunta conforme al programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione

(REFIT) che impone di esaminare la possibilità di semplificare e migliorare l'efficienza della legislazione dell'UE.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. In particolare contribuisce a promuovere l'obiettivo di un livello elevato di tutela ambientale secondo il principio dello sviluppo sostenibile, come previsto dall'articolo 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

In risposta ai progressi compiuti dal comitato per la protezione dell'ambiente marittimo (MEPC), nelle riunioni dell'ottobre 2016 e del luglio 2017 con l'adozione delle linee guida del DCS globale IMO, la Commissione ha proceduto al riesame di cui all'articolo 22 del regolamento MRV dell'UE.

La presente proposta intende ridurre gli oneri amministrativi per le navi le cui attività di trasporto marittimo rientrano nell'ambito di applicazione sia del regolamento MRV dell'UE che del DCS globale IMO, fermi restando gli obiettivi specifici dell'azione dell'UE in questo settore.

Si propone pertanto di apportare le modifiche seguenti:

1. le definizioni di "società" e "periodo di riferimento" e l'attribuzione degli obblighi di monitoraggio e di comunicazione in caso di "cambi di società" devono tener conto delle disposizioni parallele del DCS globale IMO. In tal modo gli stessi soggetti giuridici assicureranno il monitoraggio e la comunicazione secondo periodi calcolati in modo analogo per le rispettive navi che svolgono attività di trasporto marittimo connesse al SEE a norma del regolamento MRV dell'UE e del DCS globale IMO. A tal fine saranno modificati l'articolo 3 e l'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento MRV dell'UE;
2. i dati da monitorare e comunicare ogni anno per far sì che per le navi che effettuano attività di trasporto marittimo connesse al SEE siano raccolti gli stessi dati. A tal fine, è necessario definire il "tonnellaggio di portata lorda" e segnalarla come parametro obbligatorio, mentre il "carico trasportato" è mantenuto come parametro di monitoraggio facoltativo per le imprese che vogliono fornire un calcolo dell'efficienza energetica media delle loro navi sulla base del carico trasportato. L'attuale parametro del trasporto marittimo dell'UE "tempo trascorso in mare" dovrebbe essere sostituito con la definizione del DCS globale IMO di "ore di navigazione". Infine, il calcolo della "distanza percorsa" dovrebbe prendere come base le opzioni selezionate nell'ambito delle linee guida pertinenti del DCS IMO. A tal fine saranno modificati l'articolo 6, paragrafo 3, l'articolo 9, paragrafo 1,

l'articolo 10, l'articolo 11, paragrafo 3, l'articolo 21, paragrafo 2, e l'allegato II, lettera A, punto 1, del regolamento MRV dell'UE;

3. il contenuto minimo dei piani di monitoraggio dovrebbe essere semplificato in modo da tener conto delle linee guida dell'IMO per l'elaborazione del piano di gestione per l'efficienza energetica delle navi (SEEMP), tranne le parti necessarie ad assicurare che solo i dati connessi all'UE siano monitorati e comunicati a norma del regolamento MRV dell'UE. A tal fine sarà modificato l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento MRV dell'UE.

È invece necessario mantenere alcuni elementi pertinenti del regolamento MRV dell'UE, vale a dire:

1. l'ambito di applicazione del regolamento in termini di navi e relative attività (ossia la maggior parte delle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che fanno scalo nei porti dell'UE per il trasporto marittimo). Le attività delle navi che non sono considerate trasporto marittimo, quali il dragaggio, la posa di condotte e il sostegno alle attività di impianti in mare, continuano a non essere soggette agli obblighi di monitoraggio e comunicazione;
2. le emissioni di CO₂ delle navi all'interno dei porti dell'Unione devono essere monitorate e comunicate separatamente, in modo da incentivare l'uso delle misure disponibili per la riduzione delle emissioni di CO₂ all'interno dei porti dell'UE e aumentare la sensibilizzazione alle emissioni derivanti dal trasporto marittimo. Devono essere monitorati e comunicati anche i dati sulle tratte all'interno di qualunque Stato membro dell'UE in modo da consentire alle autorità degli Stati membri di disporre di dati solidi e comparabili sulle emissioni prodotte dal trasporto marittimo nazionale. Le vigenti disposizioni del regolamento MRV dell'UE sulla verifica dei dati da parte di terzi accreditati devono essere mantenute per salvaguardare l'obiettivo dell'UE di fornire informazioni comparabili nel tempo e solide ai fini dell'ulteriore processo decisionale, a livello dell'UE o internazionale;
3. vanno mantenute anche le disposizioni del regolamento MRV dell'UE sulla pubblicazione dei dati relativi alle emissioni di CO₂ e all'efficienza energetica delle singole navi, per contribuire a eliminare gli ostacoli al mercato che impediscono la diffusione nel settore di tecnologie e comportamenti più efficienti sotto il profilo energetico.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹²,

visto il parere del Comitato delle regioni¹³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria¹⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Il trasporto marittimo incide sul clima globale a causa delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) che genera. Nel 2015 ha causato il 13 % del totale delle emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti nell'Unione¹⁵. Il trasporto marittimo internazionale rimane l'unico settore dei trasporti non incluso nell'impegno dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra.
- (2) Tutti i settori dell'economia dovrebbero concorrere alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, in linea con l'impegno dei colegislatori espresso nel regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ e nella direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.

¹² GU C [...] del [...], pag. [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁶ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

¹⁷ Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3).

- (3) Nella risoluzione del febbraio 2014 su un quadro per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030 il Parlamento europeo ha invitato la Commissione e gli Stati membri a fissare un obiettivo vincolante per l'Unione per il 2030 che preveda una riduzione di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990. Il Parlamento europeo ha altresì sottolineato che tutti i settori dell'economia dovranno concorrere alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra affinché l'Unione dia il giusto contributo a livello internazionale.
- (4) Nelle conclusioni del 24 ottobre 2014 il Consiglio europeo ha approvato un obiettivo vincolante per l'Unione di riduzione delle emissioni nazionali di gas a effetto serra almeno del 40 % entro il 2030 rispetto al 1990. Il Consiglio europeo ha altresì affermato l'importanza di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti e ha invitato la Commissione a esaminare ulteriormente strumenti e misure diretti a un approccio globale e tecnologicamente neutrale, in particolare per la promozione della riduzione delle emissioni, delle fonti di energia rinnovabili e dell'efficienza energetica nei trasporti.
- (5) Sulla scorta del Libro bianco sui trasporti del 2011¹⁸, nel 2013 la Commissione ha adottato una strategia d'integrazione progressiva delle emissioni del trasporto marittimo nelle politiche di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione¹⁹.
- (6) Nell'aprile 2015 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo ("regolamento MRV dell'UE")²⁰, che nel 2016 è stato integrato da due regolamenti delegati²¹ e due regolamenti di esecuzione²². L'obiettivo del regolamento MRV dell'UE consiste nel raccogliere dati sulle emissioni prodotte dai trasporti marittimi per l'ulteriore elaborazione delle politiche e nel promuovere la riduzione delle emissioni fornendo ai pertinenti mercati informazioni sull'efficienza delle navi. A norma del regolamento

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_it.pdf.

¹⁹ COM(2013)479.

²⁰ 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*).

²¹ Regolamento delegato (UE) 2016/2072 della Commissione, del 22 settembre 2016, relativo alle attività di verifica e all'accreditamento dei verificatori a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (*GU L 320 del 26.11.2016, pag. 5*); regolamento delegato (UE) 2016/2071 della Commissione, del 22 settembre 2016, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i metodi per il monitoraggio delle emissioni di anidride carbonica e le regole relative al monitoraggio delle altre informazioni pertinenti (*GU L 320 del 26.11.2016, pag. 1*).

²² Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1927 della Commissione, del 4 novembre 2016, relativo ai modelli dei piani di monitoraggio, delle relazioni sulle emissioni e dei documenti di conformità a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (*GU L 299 del 5.11.2016, pag. 1*); regolamento di esecuzione (UE) 2016/1928 della Commissione, del 4 novembre 2016, sulla determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi ro/ro e dalle navi portacontainer ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (*GU L 299 del 5.11.2016, pag. 22*).

MRV dell'UE le società sono tenute a monitorare, comunicare e verificare ogni anno il consumo di carburante, le emissioni di CO₂ e l'efficienza energetica delle proprie navi durante le tratte da e verso i porti dello Spazio economico europeo (SEE) a partire dal 2018. Il regolamento si applica anche alle emissioni di CO₂ all'interno dei porti del SEE. Le prime relazioni sulle emissioni sono attese entro il 30 aprile 2019.

- (7) L'articolo 22 del regolamento MRV dell'UE dispone che la Commissione, qualora sia stipulato un accordo internazionale su un sistema globale di monitoraggio, comunicazione e verifica, riesamini il regolamento MRV dell'UE e, se del caso, proponga modifiche per garantire l'adeguamento a tale accordo internazionale.
- (8) Nel quadro dell'accordo di Parigi adottato nel dicembre 2015 in occasione della 21^a conferenza delle parti della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC)²³, l'Unione e gli Stati membri hanno assunto un obiettivo di riduzione che copre tutti i settori dell'economia. È opportuno incoraggiare gli sforzi in atto volti a limitare le emissioni marittime internazionali attraverso l'Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organization - IMO). Nell'ottobre 2016 l'IMO ha adottato²⁴ un sistema di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi ("DCS globale IMO").
- (9) Stante la coesistenza dei due sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica, a norma dell'articolo 22 del regolamento MRV dell'UE la Commissione ha esaminato come adeguarli in modo da ridurre gli oneri amministrativi per le navi preservando al contempo gli obiettivi del regolamento MRV dell'UE.
- (10) Dalla valutazione d'impatto risulta che un parziale adeguamento dei due sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica potrebbe contribuire a ridurre gli oneri amministrativi per le società di navigazione preservando al contempo gli obiettivi fondamentali del regolamento MRV dell'UE. L'adeguamento parziale non dovrebbe tuttavia modificare la governance, l'ambito di applicazione, la verifica, la trasparenza né gli obblighi di comunicazione delle emissioni di CO₂ del regolamento MRV dell'UE nella misura in cui ciò ne comprometterebbe gravemente gli obiettivi e inciderebbe sulla sua attitudine a influire sulle decisioni politiche future e d'incentivare la diffusione di misure e comportamenti all'insegna dell'efficienza energetica nel trasporto marittimo. Le modifiche del regolamento MRV dell'UE dovrebbero quindi limitare l'adeguamento al DCS globale IMO a definizioni, parametri di monitoraggio, piani di monitoraggio e modelli.
- (11) Le modifiche del regolamento MRV dell'UE dovrebbero assicurare che, se le attività delle navi rientrano in entrambi i sistemi, i medesimi soggetti giuridici siano responsabili del monitoraggio in periodi di riferimento calcolati in modo analogo. Pertanto le definizioni riguardanti le società e i periodi di riferimento, anche in caso di cambiamento di società, dovrebbero essere modificate per tenere conto delle disposizioni IMO.
- (12) È opportuno prendere in considerazione le disposizioni del DCS globale IMO sui dati da monitorare e comunicare ogni anno in modo da assicurare la raccolta di dati semplificati per le attività delle navi rientranti in entrambi i sistemi. A tal fine è opportuno comunicare l'informazione relativa al "tonnellaggio di portata lorda", mentre quella sul "carico trasportato" dovrebbe rimanere facoltativa. Il "tempo

²³ Accordo di Parigi (*GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4*).

²⁴ Risoluzione MEPC.278(70) dell'IMO, che modifica l'allegato VI della convenzione MARPOL.

trascorso in mare" dovrebbe essere sostituito dalla definizione di "ore di navigazione" del DCS globale IMO. Infine, il calcolo della "distanza percorsa" dovrebbe basarsi sul DCS globale IMO²⁵ per ridurre gli oneri amministrativi.

- (13) Il contenuto dei piani di monitoraggio dovrebbe essere semplificato in modo da tener conto del DCS globale IMO, ad eccezione delle parti del piano necessarie ad assicurare che solo i dati connessi all'Unione siano monitorati e comunicati a norma del regolamento MRV dell'UE. Pertanto, le disposizioni "*per tratta*" dovrebbero restare parte del piano di monitoraggio.
- (14) Il rinvio della data di applicazione è necessario per far sì che monitoraggio, comunicazione e verifica in corso si applichino in modo coerente durante periodo di riferimento.
- (15) L'obiettivo del regolamento (UE) 2015/757 è monitorare, comunicare e verificare le emissioni di CO₂ delle navi che fanno scalo nei porti del SEE come primo passo di un approccio graduale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Tale obiettivo non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma può, a motivo della portata e degli effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione. È opportuno tener conto del DCS globale IMO e il presente regolamento assicura la comparabilità e attendibilità continuative dei dati raccolti in base ad un insieme unico di requisiti. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (16) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2015/757,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

- (1) L'articolo 3 è così modificato:
 - (a) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) d) "società", l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave e che si fa carico di tutti i doveri e le responsabilità imposti dal regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio;"
 - (b) la lettera m) è sostituita dalla seguente:

"m) "periodo di riferimento", il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre inclusi. Per le tratte che cominciano e terminano in due diversi anni civili, i rispettivi dati sono contabilizzati sotto l'anno civile interessato;"
 - (c) è aggiunta una nuova lettera p):

"p) "tonnellaggio di portata lorda", la differenza espressa in tonnellate fra il dislocamento della nave a pieno carico, in acqua con densità relativa di

²⁵ Risoluzione MEPC.282(70) dell'IMO.

1 025 kg/m³, al bordo libero estivo e il dislocamento a vuoto della nave stessa. Il bordo libero estivo a pieno carico corrisponde al bordo libero estivo massimo certificato nel manuale di stabilità approvato dall'amministrazione o da un'organizzazione da essa riconosciuta."

(2) L'articolo 6 è così modificato:

(a) il paragrafo 3 è così modificato:

i) le lettere a), b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

"a) i dati della nave, tra cui nome, numero di identificazione IMO e tipologia, e il nome della società;"

"b) la descrizione dei motori della nave, degli altri elementi che consumano combustibile e dei tipi di combustibile usato;"

"c) i fattori di emissione;"

ii) la lettera d) è soppressa;

iii) la lettera g) è soppressa;

iv) alla lettera h), il punto iii) è sostituito dal seguente:

"iii) le procedure, le responsabilità, le formule e le fonti di dati per determinare e registrare le ore di navigazione;"

v) la lettera i) è sostituita dalla seguente:

"i) la qualità dei dati, comprese le procedure volte a rilevare e colmare le lacune nei dati;"

(3) All'articolo 9, il paragrafo 1 è così modificato:

(a) le lettere e) e f) sono sostituite dalle seguenti:

"e) ore di navigazione;

f) carico trasportato (informazione facoltativa);"

(4) L'articolo 10 è così modificato:

(a) la lettera h) è sostituita dalla seguente:

"h) totale delle ore di navigazione;"

(5) L'articolo 11 è così modificato:

(a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. "In caso di cambiamento di società, la società precedente presenta alla Commissione e alle autorità dello Stato di bandiera, il più vicino possibile al giorno del compimento del cambiamento e al più tardi entro i tre mesi successivi, una relazione riguardante gli stessi elementi della comunicazione sulle emissioni, ma limitata al periodo corrispondente alle attività svolte sotto la sua responsabilità.";

(b) al paragrafo 3, lettera a), è aggiunto un nuovo punto xi):

"xi) tonnellaggio di portata lorda della nave,".

(6) All'articolo 21, paragrafo 2, la lettera g) è sostituita dalla seguente:

"g) il totale annuo delle ore di navigazione;".

(7) L'allegato II è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio successivo all'anno di entrata in vigore del presente atto. Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il
Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente