



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE  
*Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE*

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0002194 P-4.22.25

del 05/03/2019



22624579

Camera dei Deputati  
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica  
Ufficio dei rapporti con le istituzioni  
dell'Unione Europea

e,p.c.

Ministero dell'Ambiente, Tutela del  
Territorio e del Mare  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero per lo Sviluppo Economico  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della  
Cooperazione internazionale  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Conferenza delle Regioni e delle Province  
autonome

Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Ufficio di Segreteria della Conferenza Stato-  
Città e Autonomie Locali

**Inviato per interoperabilità**

**OGGETTO:** Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi- COM(2019) 38.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Funzionario delegato  
Roberto Biasini (\*)

(\*) Firma su delega del Capo Dipartimento, Cons. Diana Agosti



Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare

DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE, PER  
IL DANNO AMBIENTALE E PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA  
E GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI

DIVISIONE IV - AFFARI EUROPEI

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento Politiche Europee  
Servizio Informative Parlamentari e  
Corte di Giustizia UE  
infoattiue@governo.it

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico,  
Alimentari e Forestali  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari Esteri e della  
Cooperazione internazionale  
Nucleo di valutazione degli atti UE

**Oggetto:** Richiesta di relazione

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi COM (2019)38.

- Codice del Consiglio: 6117/2019
- Codice della proposta: COM (2019) 38
- Codice interistituzionale: 2019/0017(COD)

Con riferimento alla richiesta di cui all'oggetto, si allega per i seguiti di competenza la relazione accompagnata dalla rispettiva tabella di corrispondenza, redatta dalla competente Direzione Generale per il clima e l'energia ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della legge 234/2012.

Cordialmente

Divisione IV  
Dott.ssa Federica Fricano

**Relazione**  
**ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234**

**Oggetto dell'atto:**

Proposta di Regolamento che modifica il Regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi.

- **Codice della proposta:** COM(2019) 38 del 6/02/2019
- **Codice interistituzionale:** 2019/0017(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

\*\*\*

**Premessa: finalità e contesto**

Nel 2016 il comitato dell'IMO per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha adottato alcune modifiche all'allegato VI della convenzione MARPOL, individuando un sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi (DCS globale IMO). Il monitoraggio dei combustibili con tale sistema è obbligatorio dal 01.01.2019.

Di conseguenza, le navi che effettuano attività di trasporto marittimo nell'ambito dello Spazio economico europeo (SEE) dovranno adempiere agli obblighi di monitoraggio e di comunicazione previsti sia dal Regolamento MRV dell'UE (Regolamento 2015/757) che dal DCS globale IMO.

A tale proposito, l'articolo 22, paragrafo 3, del Regolamento, dispone quanto segue: "*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 generate dal trasporto marittimo, 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 quello di modificare il Regolamento 2015/757 al fine di armonizzarlo con quanto prescritto dal DCS globale IMO, consentendo la semplificazione e la riduzione degli oneri amministrativi per imprese e amministrazioni, fermo restando gli obiettivi di cui al citato Regolamento.

Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.

È invece in corso di definizione l'iter di approvazione dello schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al citato Regolamento e redatto in attuazione dell'articolo 20 dello stesso Regolamento.

**A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

1. **Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

L'intervento normativo appare coerente con le disposizioni del Trattato sul funzionamento

dell'Unione Europea i cui articoli da 191 a 193 confermano e precisano le competenze dell'Unione Europea in materia di cambiamenti climatici.

## 2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta di Regolamento si conforma al principio di sussidiarietà in quanto l'adozione di prescrizioni in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo se definiti a livello europeo possono garantire migliori risultati rispetto alle azioni dei singoli Stati membri. Inoltre, in conformità al citato principio, gli obiettivi della presente proposta possono essere conseguiti solo tramite una proposta della Commissione a livello dell'unione, in quanto la proposta medesima intende modificare la legislazione vigente dell'Unione Europea.

## 3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta di modifica al Regolamento si conforma al principio di proporzionalità poiché si limita a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi previsti dal Regolamento 2015/757, assicurando al tempo stesso il corretto funzionamento del mercato interno e la competitività del trasporto marittimo europeo.

# B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

## 1. Valutazione del progetto e urgenza

Obiettivo della presente proposta è quello di modificare il Regolamento 2015/757 per tenere debitamente conto del nuovo DCS globale IMO e consentire la semplificazione e la riduzione degli oneri amministrativi di imprese e amministrazioni, fermi restando gli obiettivi del Regolamento MRV dell'UE.

Le modifiche proposte al citato Regolamento sono coerenti con le disposizioni vigenti nel settore - nella misura in cui non compromettono gli obiettivi fondamentali del sistema MRV dell'UE - e, più in generale, con la politica dell'Unione Europea in materia di clima. In particolare, la proposta mira a salvaguardare quanto previsto dal Regolamento relativamente alla raccolta di dati attendibili che contribuiranno alla definizione delle future decisioni politiche e stimoleranno l'adozione di misure e comportamenti all'insegna dell'efficienza energetica nel trasporto marittimo.

La semplificazione proposta 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.

## 2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

La proposta di modifica al Regolamento recante il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni appare conforme agli interessi nazionali atteso che lo Stato italiano concorre, insieme agli altri paesi membri dell'Unione Europea, ad adottare tutte le misure volte a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra, tra cui le emissioni causate dal trasporto marittimo.

## 3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Non vi sono proposte di modifiche al testo normativo in questione.

# C. Valutazione d'impatto



### 1. Impatto finanziario

La proposta in questione non comporta oneri a carico dei destinatari, ma contribuirà a 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.

### 2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Effetto riscontrabile sull'ordinamento nazionale è dato dalla modifica della definizione di "società" di cui all'articolo 3, lettera d) del Regolamento 2015/757. Tale definizione, invero, è riportata nello schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al citato Regolamento e redatto in attuazione dell'articolo 20 del Regolamento medesimo. Di conseguenza, l'eventuale approvazione dell'emendamento proposto potrebbe richiedere una modifica della definizione di "società" riportata nel testo del suddetto schema di decreto legislativo, il cui *iter* di approvazione è ad oggi ancora in corso.

### 3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La proposta di modifica in oggetto non rientra tra le materie di competenza delle Regioni, delle Province autonome e degli Enti locali.

### 4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

La proposta in questione non determina effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione.

### 5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

La proposta in questione non determina effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese.

### Altro

--

### Tabella di Corrispondenza

(articolo 6, comma 5, legge 24 dicembre 2012, n. 234)

Proposta di Regolamento che modifica il Regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi.	Normativa nazionale vigente	Commento

<p><b>Articolo 3, lettera d)</b></p> <p>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.</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>La proposta amplia la definizione di società riportata nel Regolamento indicando anche il responsabile delle azioni mirate al rispetto degli obblighi in materia di sicurezza qualora noleggi una nave. Con tale modifica quindi colui che noleggia una nave diventa anche responsabile degli obblighi imposti dal regolamento.</p> <p>La definizione di "società" è riportata nello schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al Regolamento 2015/757 e redatto in attuazione dell'articolo 20 del Regolamento medesimo. Di conseguenza, l'eventuale approvazione dell'emendamento proposto potrebbe richiedere una modifica della definizione di "società" riportata nel testo del suddetto schema di decreto legislativo, il cui iter di approvazione è ad oggi ancora in corso.</p>
<p><b>Articolo 3, lettera d)</b></p> <p>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.</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>La proposta modifica la definizione di periodo di riferimento da "anno civile" a "dal 1° gennaio al 31 dicembre inclusi". Questo comporta l'allineamento con la definizione di "calendar year" inserita nella Risoluzione MEPC 278(70) che introduce l'obbligo per gli armatori di predisporre un sistema di monitoraggio dei combustibili per ogni singola nave di stazza lorda maggiori di 5.000 tonnellate (DCS globale IMO).</p> <p>La modifica allinea il regolamento alla proposta dell'IMO, evitando duplicazioni degli oneri amministrativi per i soggetti interessati, pertanto si ritiene favorevole.</p>
<p><b>Articolo 3, lettera p)</b></p> <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 1</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento</p>	<p>Si propone di inserire tale definizione all'interno del regolamento. Questo rappresenta un parametro con cui viene espresso il c.d. "peso morto", cioè la capacità di trasporto di ogni nave a massimo carico in piena sicurezza. Poiché questo parametro è strettamente legato alle caratteristiche dell'acqua marina, la</p>

<p>025 kg/m<sup>3</sup>, 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.</p>	<p>medesimo.</p>	<p>definizione riporta le condizioni di calcolo.</p> <p>Questo parametro è previsto tra le informazioni tecniche di una nave che devono essere fornite ai fini degli obblighi della Risoluzione MEPC 278(70), pertanto non rappresenta alcun ulteriore onere amministrativo.</p>
<p><b>Articolo 6, paragrafo 3</b></p> <p>3. Il piano di monitoraggio consiste nella documentazione completa e trasparente del metodo di monitoraggio per una determinata nave e contiene almeno gli elementi seguenti:</p> <p>a) i dati della nave, tra cui nome, numero di identificazione IMO e tipologia, e il nome della società;</p> <p>b) la descrizione dei motori della nave, degli altri elementi che consumano combustibile e dei tipi di combustibile usato;</p> <p>c) i fattori di emissione;</p> <p><del>d) una descrizione delle procedure, dei sistemi e delle responsabilità usati per l'aggiornamento dell'elenco delle fonti di emissioni di CO<sub>2</sub> per il periodo di riferimento;</del></p> <p>e) una descrizione delle procedure utilizzate per</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>Le lettere a) e b) riportano elementi presenti nella Risoluzione MEPC 278(70), mentre la lettera c) propone di inserire nel piano di monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> il fattore di emissione dei combustibili, previsto alla lettera g) nell'attuale formulazione del regolamento.</p> <p>A seguito di tale modifica si renderà necessario, per i soggetti interessati dagli obblighi del regolamento, procedere ad una revisione del piano di monitoraggio. Tali modifiche, comunque, saranno di bassa entità, riguardando informazioni già in possesso dei soggetti interessati. Tali piani non devono essere approvati dall'autorità nazionale competente, pertanto si può ritenere l'impatto quasi nullo.</p> <p>Soppressione della lettera d): Nella formulazione attuale del regolamento questa lettera indica che i soggetti interessati predispongano, all'interno del piano di monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub>, una procedura per la rendicontazione del consumo di combustibile, resa adesso superflua a seguito degli obblighi della Risoluzione MEPC 278(70). Le emissioni di CO<sub>2</sub> sono calcolate attraverso il prodotto tra il combustibile utilizzato nell'arco di tempo considerato ed il fattore di emissione specifico per quel dato combustibile. La soppressione di tale lettera comporta una semplificazione degli oneri amministrativi, in quanto l'obbligo di</p>

monitorare la completezza dell'elenco delle tratte;

f) una descrizione delle procedure per il monitoraggio dei consumi di carburante della nave, fra cui:

i) il metodo scelto tra quelli di cui all'allegato I per il calcolo del consumo di carburante di ciascuna fonte di emissione di CO<sub>2</sub>, compresa una descrizione delle apparecchiature di misurazione utilizzate, se del caso,

ii) le procedure per la misura dei rifornimenti di carburante e del carburante contenuto nei serbatoi, una descrizione delle apparecchiature di misurazione utilizzate e le procedure di registrazione, recupero, trasmissione e archiviazione dei dati riguardanti le misure, se del caso,

iii) il metodo scelto per la determinazione della densità, ove applicabile,

iv) una procedura finalizzata a garantire che l'incertezza totale delle misure del carburante è conforme ai requisiti del presente regolamento, se possibile in riferimento alle normative nazionali, alle clausole previste dai contratti con i clienti o

dotarsi di una procedura è già adempiuto attraverso gli obblighi della Risoluzione MEPC 278(70).

Soppressione della lettera g): Nella formulazione attuale del regolamento la lettera in questione indica che debbano essere specificati i fattori di emissione per singolo combustibile. Quest'obbligo, nella proposta di modifica, è indicato alla lettera c) a cui si è fatto cenno al punto precedente.

Tale modifica non impatta sugli obblighi del regolamento.

Sostituzione del punto iii della lettera h): Nella formulazione attuale del regolamento tale lettera indica l'obbligo di indicare come sia stato calcolato il tempo trascorso in mare tra il porto di partenza ed il porto di arrivo. La proposta prevede di sostituire l'indicazione di "tempo trascorso in mare tra il porto di partenza ed il porto di arrivo" con "ore di navigazione". Si ritiene che tale modifica non abbia alcun impatto sugli obblighi del Regolamento.

Sostituzione della lettera i): Attualmente tale lettera prevede l'obbligo di predisporre un sistema per il calcolo di dati surrogati per ovviare ad eventuali lacune. La proposta imporrebbe ai gestori interessati di indicare, oltre al sistema precedente, la qualità dei dati. La proposta introdurrebbe un onere maggiore per i soggetti, ma tale onere è compensato dall'ottenere dati con un elevato grado di precisione sia per gli obblighi del regolamento che per quelli dalla della Risoluzione MEPC 278(70). Per tale ragione si ritiene utile tale proposta.



alle norme di accuratezza del fornitore di carburante;

~~g) i singoli fattori di emissione applicati per ciascun tipo di carburante o, nel caso di carburanti alternativi, le metodologie impiegate per determinare i fattori di emissione, compresi la metodologia adottata per il campionamento, i metodi di analisi e la descrizione dei laboratori utilizzati, con l'accreditamento ISO 17025 di tali laboratori, ove del caso;~~

h) la descrizione delle procedure utilizzate per determinare i dati relativi alle attività per tratta, fra cui:

i) le procedure, le responsabilità e le fonti di dati per stabilire e registrare la distanza,

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

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

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

<p>j) un foglio di registrazione delle revisioni per registrare tutti i dettagli della cronologia delle revisioni.</p>		
<p><b>Articolo 9, paragrafo 1.</b></p> <p>1. Sulla base del piano di monitoraggio valutato a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave in arrivo o in partenza da un porto e per ogni tratta da o verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e della parte A dell'allegato II le seguenti informazioni:</p> <p>a) porto di partenza e porto di arrivo, comprese la data e l'ora di partenza e di arrivo;</p> <p>b) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale;</p> <p>c) CO2 emessa;</p> <p>d) distanza percorsa;</p> <p>e) ore di navigazione;</p> <p>f) carico trasportato (informazione facoltativa);</p> <p>g) attività di trasporto.</p> <p>Le società possono</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>- <b>Sostituzione della lettera e)</b></p> <p>Tale modifica è connessa alla modifica del punto iii della lettera h) dell'art. 6, in quanto il termine "tempo trascorso in mare" viene modificato dal termine "ore di navigazione". Come indicato per l'art. 6, si ritiene che tale modifica non abbia alcun impatto sugli obblighi del Regolamento.</p> <p>- <b>Sostituzione della lettera f)</b></p> <p>Si propone di modificare l'attuale formulazione "merci trasportate" con "carico trasportato(facoltativo)". La modifica proposta comporta la protezione di dati sensibili per gli armatori, e non aggiunge alcun valore ai fini degli obblighi del regolamento e della Risoluzione MEPC 278(70).</p> <p>Si ritiene che tale modifica non incida sugli scopi del regolamento.</p>

<p>monitorare anche le informazioni relative alla classe ghiaccio della nave e alla navigazione fra i ghiacci, ove applicabile.</p>		
<p><b>Articolo 10 - Monitoraggio su base annua.</b></p> <p>Sulla base del piano di monitoraggio valutato a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave e per ogni anno civile, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e della parte B dell'allegato II, i seguenti parametri:</p> <p>a) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale;</p> <p>b) CO2 totale aggregato emesso nell'ambito di applicazione del presente regolamento;</p> <p>c) dato aggregato delle emissioni di CO2 di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;</p> <p>d) dato aggregato delle emissioni di CO2 di tutte le tratte effettuate in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>Tale modifica è connessa alla modifica del punto iii della lettera h) dell'art. 6, in quanto il termine "tempo trascorso in mare" viene modificato dal termine "ore di navigazione". La differenza rispetto all'art.9 riguarda il fatto che tale articolo prevede il monitoraggio c.d. "per tratta" (effettuato dalle navi che saltuariamente transitano nei porti dell'unione), mentre l'art.9 interessa il monitoraggio annuale (effettuato dalle navi che transitano frequentemente nei porti dell'unione).</p>

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

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

g) distanza totale percorsa;

h) totale delle ore di navigazione;

i) attività di trasporto totale;

j) efficienza energetica media.

Le società possono monitorare le informazioni relative alla «classe ghiaccio» della nave e alla navigazione fra i ghiacci, ove applicabile.

Le società possono monitorare anche il carburante consumato e il CO2 emesso distinguendo sulla base di altri criteri definiti nel piano di monitoraggio.



<p><b>Articolo 11, paragrafo 2</b></p> <p>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.</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>Attualmente il regolamento prevede che, qualora vi sia un cambio di società durante un anno, la nuova società deve garantire il rispetto degli obblighi anche per il periodo dell'anno in cui non era responsabile della nave. La proposta prevede invece che, per tale periodo, la società uscente adempia agli obblighi del regolamento per il periodo di sua competenza entro i tre mesi successivi al cambiamento.</p> <p>La modifica introduce un onere amministrativo ai fini del controllo del rispetto degli obblighi, ma impone la responsabilità per gli obblighi a ciascuno dei soggetti coinvolti per il periodo di propria competenza, assicurando di fatto l'accuratezza delle informazioni relative alle emissioni, pertanto si ritiene che tale aggravio sia adeguatamente compensato da tale garanzia.</p>
<p><b>Articolo 11, paragrafo 3.</b></p> <p>3. Le società integrano nella relazione sulle emissioni le seguenti informazioni:</p> <p>a) dati di identificazione della nave e della società, fra cui:</p> <p>i) il nome della nave,</p> <p>ii) il numero di identificazione IMO,</p> <p>iii) il porto di immatricolazione o il porto di appartenenza,</p> <p>iv) la classe ghiaccio della nave se inclusa nel piano di monitoraggio,</p> <p>v) l'efficienza tecnica della nave (l'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) o il valore stimato dell'indice (EIV) in base</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>Non si rilevano impatti per tale modifica.</p>

<p>alla risoluzione dell'IMO MEPC.215 (63), ove applicabile),</p> <p>vi) il nome dell'armatore,</p> <p>vii) l'indirizzo dell'armatore e la sua sede principale di attività,</p> <p>viii) il nome della società (se non è l'armatore),</p> <p>ix) indirizzo della società (se non è l'armatore) e la sua sede principale di attività,</p> <p>x) indirizzo, telefono e indirizzo di posta elettronica di un referente,</p> <p>xi) tonnellaggio di portata lorda della nave,</p> <p>b) l'identità del verificatore che ha valutato la relazione sulle emissioni;</p> <p>c) informazioni sul metodo di monitoraggio utilizzato e il relativo livello di incertezza;</p> <p>d) i risultati del monitoraggio annuale dei parametri a norma dell'articolo 10.</p>		
<p><b>Articolo 21, paragrafo 2.</b></p> <p>2. La Commissione comprende nelle informazioni da rendere pubbliche:</p> <p>a) l'identità della nave (nome, numero di identificazione IMO e porto di immatricolazione o porto</p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.</p>	<p>Si propone la modifica della lettera g) con la formulazione "il totale annuo delle ore di navigazione" al fine di allinearli con le modifiche di cui alla lettera h) dell'art. 6, lettera e) dell'art. 9 e lettera h) dell'art. 10.</p> <p>Non si rilevano impatti per tale modifica.</p>

<p>di appartenenza);</p> <p>b) efficienza tecnica della nave (EEDI o EIV, a seconda dei casi);</p> <p>c) emissioni annuali di CO<sub>2</sub>;</p> <p>d) consumo annuo complessivo di carburante per le tratte;</p> <p>e) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di CO<sub>2</sub> per la distanza percorsa di tratte;</p> <p>f) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di CO<sub>2</sub> per la distanza percorsa e merci trasportate sulle tratte;</p> <p>g) il totale annuo delle ore di navigazione;</p> <p>h) il metodo applicato per il monitoraggio;</p> <p>i) la data di rilascio e la data di validità del documento di conformità;</p> <p>j) l'identità del verificatore che ha valutato la relazione sulle emissioni;</p> <p>k) eventuali altre informazioni monitorate e comunicate su base volontaria conformemente all'articolo 10.</p>		
<p><b>Allegato II</b></p>	<p>Poiché il regolamento è un atto normativo avente portata generale, obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli ordinamenti</p>	

	degli Stati membri, non sono state adottate misure di recepimento del Regolamento medesimo.	
--	---	--