



Bruxelles, 23 settembre 2020  
(OR. en)

10819/20

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2019/0017(COD)**

---

---

**CODEC 809  
CLIMA 185  
ENV 514  
MAR 110  
MI 331  
ONU 43  
PE 57**

## **NOTA INFORMATIVA**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	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 - Risultati dei lavori del Parlamento europeo (Bruxelles, 14-17 settembre 2020)

---

### **I. INTRODUZIONE**

La relatrice Jutta Paulus (Verts/ALE, DE) ha presentato, a nome della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, una relazione contenente 60 emendamenti (emendamenti 1-60) alla proposta di regolamento in oggetto.

Inoltre, il gruppo ID ha presentato sei emendamenti (emendamenti 64-69); il gruppo ECR ha presentato tre emendamenti (emendamenti 61, 63, 81) e il gruppo GUE/NGL ha presentato undici emendamenti (emendamenti 70-80).

## **II. VOTAZIONE**

Nella votazione del 15 settembre 2020, la plenaria ha adottato 67 emendamenti (1-60, 72, 74, 76-80) alla proposta di regolamento. Non sono stati adottati altri emendamenti. Gli emendamenti adottati figurano nell'allegato.

Al termine della votazione, il 16 settembre 2020, la proposta è stata rinviata alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, conformemente all'articolo 59, paragrafo 4, del regolamento del Parlamento europeo, non concludendo pertanto la prima lettura del Parlamento e avviando i negoziati con il Consiglio.

---

**P9\_TA-PROV(2020)0219**

**Sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi**

**\*\*\*I**

**Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 16 settembre 2020, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))<sup>1</sup>**

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

---

<sup>1</sup> La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A9-0144/2020).

## Emendamento 1

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-1) La minaccia senza precedenti posta dai cambiamenti climatici richiede una maggiore ambizione e un'intensificazione dell'azione per il clima, tanto da parte dell'UE quanto a livello mondiale. L'Unione è impegnata a potenziare gli sforzi per far fronte ai cambiamenti climatici e a dare attuazione all'accordo di Parigi<sup>1bis</sup> in linea con le più recenti conoscenze scientifiche disponibili. La relazione speciale 2018 del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC) intitolata "Global warming of 1.5°C" ha confermato che, per contenere il riscaldamento globale entro 1,5°C, è essenziale ridurre significativamente le emissioni in tutti i settori. Nella relazione speciale 2019 dell'IPCC intitolata "The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate" viene affermato inoltre che i meccanismi climatici dipendono dalla salute degli ecosistemi oceanici e marini, che attualmente risentono del riscaldamento globale, dell'inquinamento, di uno sfruttamento eccessivo della biodiversità marina, dell'acidificazione, della disossigenazione e dell'erosione costiera. L'IPCC ricorda che gli oceani fanno parte della soluzione per mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici e adattarsi ai medesimi e sottolinea la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento degli ecosistemi, nonché di migliorare i pozzi naturali di assorbimento del carbonio.***

---

<sup>1 bis</sup> *Accordo di Parigi (GU L 282 del*

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento

#### Considerando 1

##### *Testo della Commissione*

(1) Il trasporto marittimo incide sul **clima globale** a causa delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) che genera. Nel 2015 ha causato il 13 % del totale delle emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti nell'Unione<sup>15</sup>. 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.

##### *Emendamento*

(1) Il trasporto marittimo incide **sui cambiamenti climatici, sulla biodiversità marina, sulla qualità dell'aria e sulla salute pubblica** a causa delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) **e di altra natura** che genera, **quali emissioni di metano, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, particolato e nerofumo**. Nel 2015 ha causato il 13 % del totale delle emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti nell'Unione<sup>15</sup>. **Si prevede che, entro il 2050, le emissioni del trasporto marittimo aumenteranno a livello mondiale tra il 50 % e il 250 %<sup>15 bis</sup>. In base alle previsioni, in assenza di ulteriori misure le emissioni legate alle attività di trasporto marittimo connesse al SEE aumenteranno dell'86 % di qui al 2050, rispetto ai livelli del 1990, malgrado l'adozione di norme minime di efficienza per le navi da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organisation – IMO).** 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. **Il 13 aprile 2018 l'IMO ha adottato la sua strategia iniziale per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi. Sono urgentemente necessarie misure su scala mondiale così come a livello dell'Unione per attuare detta strategia, onde garantire che siano intraprese azioni immediate per ridurre le emissioni del trasporto marittimo, contribuire all'attuazione dell'accordo di Parigi e conseguire l'obiettivo della neutralità climatica a livello dell'Unione, senza compromettere gli sforzi in materia di**

*clima profusi da altri settori.*

---

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

---

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

<sup>15 bis</sup> [https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report\\_web.pdf](https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf).

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 2

##### *Testo della Commissione*

(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 Consiglio<sup>16</sup> e nella direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup>.**

##### *Emendamento*

(2) Tutti i settori dell'economia dovrebbero concorrere **allo sforzo comune per completare quanto prima, e al più tardi entro il 2050, la transizione verso l'azzeramento** delle emissioni di gas a effetto serra, in linea con **gli impegni assunti dall'Unione a norma dell'accordo di Parigi e con le conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019 in materia di cambiamenti climatici.**

---

<sup>16</sup> **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).**

<sup>17</sup> **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**

#### Emendamento 4

#### Proposta di regolamento

#### Considerando 3

##### *Testo della Commissione*

(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.

##### *Emendamento*

(3) Nella **sua** risoluzione del **14 marzo 2019** il Parlamento europeo ha **sostenuto a larga maggioranza l'obiettivo di raggiungere quanto prima, e al più tardi entro il 2050, la neutralità climatica. Il Parlamento europeo ha inoltre invitato a più riprese** la Commissione e gli Stati membri a **innalzare l'obiettivo** vincolante per l'Unione per il 2030 **di** riduzione **al 55 %** delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990. Il Parlamento europeo ha altresì sottolineato che tutti i settori dell'economia, **inclusi i trasporti aerei e marittimi internazionali, devono** concorrere alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra affinché l'Unione **raggiunga i suoi obiettivi climatici e** dia il giusto contributo a livello internazionale. **Rapidi sforzi volti a decarbonizzare il settore del trasporto marittimo sono ancora più importanti alla luce dell'emergenza climatica e ambientale dichiarata dal Parlamento il 28 novembre 2019.**

#### Emendamento 5

## Proposta di regolamento

### Considerando 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3 bis) Nella sua risoluzione del 28 novembre 2019 sulla Conferenza delle Nazioni Unite di Madrid (Spagna) sui cambiamenti climatici 2019 (COP25), il Parlamento europeo ha sottolineato la necessità di ulteriori azioni da parte dell'Unione per far fronte alle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, alla luce della lentezza e dell'inadeguatezza dei progressi in sede IMO. Il Parlamento europeo si è detto favorevole, in particolare, a includere il settore del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra dell'Unione ("EU ETS"), nonché a introdurre norme di efficienza per le navi a livello dell'Unione. Le strategie di riduzione delle emissioni basate sul mercato non sono, di per sé, sufficienti per conseguire gli obiettivi dell'Unione di riduzione delle emissioni e dovrebbero essere accompagnate da prescrizioni normative vincolanti sulla riduzione delle emissioni che siano correttamente applicate.*

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento

### Considerando 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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**

(4) Nelle conclusioni del **12 dicembre 2019<sup>1 bis</sup>**, il Consiglio europeo ha approvato **l'obiettivo di realizzare un'Unione europea a impatto climatico zero entro il**

*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.*

*2050. Il Consiglio europeo ha altresì affermato che tutte le pertinenti normative e politiche dell'UE devono essere coerenti con l'obiettivo della neutralità climatica e contribuirvi, nel rispetto della parità di condizioni.*

---

*1 bis*

*<https://www.consilium.europa.eu/media/41783/12-euco-final-conclusions-it.pdf>*

## **Emendamento 7**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 bis) Attualmente, il trasporto marittimo è l'unico settore non esplicitamente soggetto a un obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione o a misure specifiche di mitigazione. Nella sua comunicazione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo, la Commissione ha indicato la sua intenzione di adottare misure supplementari per far fronte al problema delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, e in particolare di estendere l'EU ETS al settore marittimo, regolamentare l'accesso delle navi più inquinanti ai porti dell'Unione e obbligare quelle ormeggiate a utilizzare l'elettricità erogata dalle reti elettriche terrestri. Nella sua proposta di*

*regolamento che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima)<sup>1 bis</sup>, pubblicata il 4 marzo 2020, la Commissione conferma che occorre adottare ulteriori misure in modo da conseguire l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050 e che tutti i settori dovranno contribuire, poiché si prevede che con le politiche vigenti le emissioni di gas a effetto serra si ridurranno solo del 60 % entro il 2050.*

---

*1 bis*

*[https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law\\_it](https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_it)*

## **Emendamento 8**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 4 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 ter) L'eliminazione degli ostacoli al mercato nel settore marittimo, incluso l'uso di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (sistema MRV) trasparente e solido, è intesa a favorire la diffusione di tecnologie di efficienza energetica, e dunque a contribuire a ridurre del 2 % circa entro il 2030 le emissioni del trasporto marittimo. Affinché il settore marittimo contribuisca pienamente agli sforzi profusi dall'intera economia per raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione così come gli obiettivi fissati per il 2030 e altri potenziali traguardi intermedi, sono pertanto necessarie ulteriori misure. Quale strumento primario dell'Unione per*

*il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico generati dal trasporto marittimo, il regolamento MRV costituisce la base di ulteriori iniziative. È dunque opportuno ampliare l'ambito di applicazione del suddetto regolamento includendovi requisiti vincolanti che impongano alle imprese di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra per attività di trasporto, e occorre inoltre estendere al trasporto marittimo l'EU ETS.*

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento

#### Considerando 6

#### *Testo della Commissione*

(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<sup>20</sup> ("regolamento MRV dell'UE"), che nel 2016 è stato integrato da due regolamenti delegati<sup>21</sup> e due regolamenti di esecuzione<sup>22</sup>. 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 MRV dell'UE le società sono tenute a monitorare, comunicare e verificare ogni anno il consumo di carburante, le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'efficienza energetica delle proprie navi durante le tratte da e verso i porti dello Spazio economico europeo (SEE) a partire

#### *Emendamento*

(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<sup>20</sup> ("regolamento MRV dell'UE"), che nel 2016 è stato integrato da due regolamenti delegati<sup>21</sup> e due regolamenti di esecuzione<sup>22</sup>. 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. ***L'adozione del regolamento MRV dell'UE ha costituito la prima tappa di una strategia progressiva finalizzata a includere le emissioni del trasporto marittimo negli impegni dell'Unione in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e a fissare successivamente***

dal 2018. **Il regolamento** si applica anche alle emissioni di CO<sub>2</sub> all'interno dei porti del SEE. Le prime relazioni sulle emissioni **sono** attese entro il 30 aprile 2019.

**il prezzo di tali emissioni secondo il principio “chi inquina paga”. Al momento dell'adozione del regolamento MRV dell'UE la Commissione si è impegnata a valutare, nel contesto di future proposte legislative sulle emissioni del trasporto marittimo, quali ulteriori passi sarebbero appropriati per garantire che il settore contribuisca in modo equo agli obiettivi di riduzione delle emissioni dell'Unione e a valutare nello specifico la possibilità di estendere l'EU ETS al settore del trasporto marittimo.** A norma del regolamento MRV dell'UE le società sono tenute a monitorare, comunicare e verificare ogni anno il consumo di carburante, le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'efficienza energetica delle proprie navi durante le tratte da e verso i porti dello Spazio economico europeo (SEE) a partire dal 2018. **Tale obbligo** si applica anche alle emissioni di CO<sub>2</sub> all'interno dei porti del SEE. Le prime relazioni sulle emissioni **erano** attese entro il 30 aprile 2019 **e sono state pubblicate dalla Commissione il 30 giugno 2019.**

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> 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).

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).

<sup>22</sup> 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).

## **Emendamento 10**

### **Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(6 bis) La riduzione delle emissioni generate dal trasporto marittimo e della loro incidenza sul riscaldamento globale e sull'inquinamento atmosferico non dovrebbe essere attuata in modo da nuocere alla biodiversità marina e dovrebbe essere accompagnata da misure***

*volte al ripristino degli ecosistemi marini e costieri che risentono dell'impatto del trasporto marittimo, ad esempio dello sversamento di sostanze in mare (tra cui acque di zavorra, idrocarburi, metalli pesanti e sostanze chimiche), dei container dispersi in mare e delle collisioni delle navi con i cetacei.*

## **Emendamento 11**

**Proposta di regolamento  
Considerando 6 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(6 ter) Nel settore marittimo, l'armatore della nave non coincide sempre con la persona o entità responsabile dell'esercizio commerciale della nave. Pertanto, tutti i dati richiesti a norma del regolamento MRV dovrebbero essere raccolti dal soggetto responsabile dell'esercizio commerciale della nave, ad esempio il gestore, il noleggiatore a tempo oppure il noleggiatore a scafo nudo, e attribuiti allo stesso.*

## **Emendamento 12**

**Proposta di regolamento  
Considerando 6 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(6 quater) I dati raccolti nel quadro del regolamento MRV dell'UE dovrebbero essere utilizzati per favorire la transizione verso navi a emissioni zero tramite l'istituzione di un certificato di efficienza energetica per le navi, corredato di una scala di valutazione, che consenta un confronto trasparente delle navi, in*

*particolare per la vendita o il noleggio, e incoraggi gli Stati membri a promuovere le migliori pratiche e sostenere le navi più efficienti.*

## **Emendamento 13**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 6 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(6 quinquies) È opportuno che la Commissione elabori, in collaborazione con gli armatori delle navi, altri portatori di interesse ed esperti indipendenti, un marchio europeo relativo al trasporto dei prodotti, al fine di informare i consumatori in merito all'impatto ambientale del trasporto marittimo dei prodotti acquistati. Tale marchio contribuirebbe alla transizione ambientale ed energetica del settore del trasporto marittimo fornendo uno strumento affidabile e trasparente per informare i clienti in merito alle iniziative volontarie. Il marchio incoraggerebbe i consumatori ad acquistare i prodotti trasportati dagli armatori che hanno ridotto l'impatto ambientale delle loro navi, ad esempio per quanto riguarda i gas a effetto serra e le emissioni inquinanti, l'inquinamento acustico e la gestione dei rifiuti e delle acque.*

## **Emendamento 14**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 6 sexies (nuovo)**

**(6 sexies) La direttiva 92/106/CEE del Consiglio<sup>1 bis</sup> contribuisce alla riduzione delle emissioni derivanti dai trasporti promuovendo il passaggio da modi di trasporto delle merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni, ivi compresi corridoi fluviali a zero emissioni. È necessaria una revisione di tale direttiva, al fine di intensificare gli sforzi volti a promuovere i trasporti multimodali e aumentare l'efficienza e le alternative a basse emissioni. La navigazione a zero emissioni è fondamentale per un trasferimento modale sostenibile dalla strada alle vie navigabili, ed è pertanto necessario sostenere gli investimenti nell'infrastruttura di rifornimento e di ricarica nei porti interni.**

---

<sup>1 bis</sup> **Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).**

## **Emendamento 15**

**Proposta di regolamento  
Considerando 6 septies (nuovo)**

**(6 septies) I porti dell'Unione costituiscono nodi strategici nella transizione energetica a causa della loro posizione geografica e delle loro attività economiche. Essi rappresentano i principali punti di ingresso dei prodotti energetici (dall'importazione, allo stoccaggio o alla distribuzione), sono**

*sempre più coinvolti nello sviluppo di siti di produzione delle energie rinnovabili ed elaborano nuove strategie in materia di gestione energetica ed economia circolare. In linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, l'Unione dovrebbe pertanto affiancare alla decarbonizzazione del settore marittimo un approccio strategico relativo ai porti dell'Unione per sostenerne il ruolo di facilitatori della transizione energetica. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a promuovere lo sviluppo di porti a emissioni zero e a investire in infrastrutture di rifornimento e di ricarica. Ciò assicurerebbe a tutti i cittadini che vivono in zone portuali e costiere benefici immediati per la salute, nonché limiterebbe gli impatti negativi sulla biodiversità marina e costiera in tali zone, che corrispondono anche ad ampie superfici terrestri, alcune delle quali rientrano nella rete Natura 2000.*

## Emendamento 16

### Proposta di regolamento

#### Considerando 7

#### *Testo della Commissione*

(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.

#### *Emendamento*

(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 *o su misure a livello mondiale volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo*, riesamini il regolamento MRV dell'UE e, se del caso, proponga modifiche per garantire *la coerenza con* tale accordo internazionale. *È importante che, a prescindere da eventuali misure a livello mondiale, l'Unione resti capace di*

*ambizione e dia prova di leadership in campo climatico mantenendo o adottando misure più rigorose al suo interno.*

## Emendamento 17

### Proposta di regolamento

#### Considerando 8

##### *Testo della Commissione*

(8) Nel quadro dell'accordo di Parigi adottato nel dicembre 2015 in occasione della 21a conferenza delle parti della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC)<sup>23</sup>, 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<sup>24</sup> ha adottato un sistema di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi ("DCS globale IMO").

##### *Emendamento*

(8) Nel quadro dell'accordo di Parigi adottato nel dicembre 2015 in occasione della 21a conferenza delle parti della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC)<sup>23</sup>, 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<sup>24</sup> ha adottato un sistema di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi ("DCS globale IMO"). ***Il 13 aprile 2018 l'IMO ha adottato inoltre una strategia iniziale per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi (la strategia iniziale IMO), con la volontà di limitare quanto prima l'aumento di tali emissioni e di ridurle di almeno il 50 % entro il 2050 rispetto al 2008, nonché di proseguire gli sforzi per la loro graduale, completa eliminazione. Contemporaneamente, gli Stati membri e i membri associati dell'IMO, che comprendono tutti gli Stati membri dell'Unione, si sono impegnati a ridurre di almeno il 40 % entro il 2030 le emissioni di CO<sub>2</sub> per attività di trasporto, come media per l'insieme dei trasporti marittimi internazionali, e a seguire a***

*impegnarsi per una riduzione del 70 % entro il 2050. È dunque opportuno includere gli elementi fondamentali della strategia iniziale IMO nel diritto dell'Unione continuando a lavorare in modo costruttivo con gli Stati membri dell'IMO per raggiungere un accordo globale sulle misure di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Le imprese dovrebbero essere tenute a ridurre di almeno il 40 % entro il 2030, in modo lineare, le emissioni annue di CO<sub>2</sub> per attività di trasporto, come media per tutte le navi sotto la loro responsabilità, rispetto alle prestazioni medie per categoria di navi delle stesse dimensioni e dello stesso tipo a norma del regolamento MRV. Lo scenario di riferimento per le misure di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dovrebbe essere stabilito utilizzando i dati del sistema THETIS-MRV e il DCS IMO, tenendo pienamente conto delle riduzioni delle emissioni già realizzate dalle imprese all'avanguardia nella decarbonizzazione. La Commissione dovrebbe adottare atti delegati per definire le norme dettagliate per la determinazione dello scenario di riferimento, il fattore di riduzione annuale per ciascuna categoria di nave, le norme e i mezzi per il calcolo e la riscossione delle sanzioni per le emissioni in eccesso e ogni altra norma necessaria per la conformità e la verifica del rispetto di tale obbligo.*

---

<sup>23</sup> Accordo di Parigi (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4).

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

---

<sup>23</sup> Accordo di Parigi (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4).

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

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(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.

*Emendamento*

(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, ***in particolare quelle di proprietà di PMI***, preservando al contempo gli obiettivi del regolamento MRV dell'UE.

**Emendamento 19**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(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 CO<sub>2</sub> 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.

*Emendamento*

(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, la verifica, la trasparenza né gli obblighi di comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 solo agli aspetti seguenti: ***navi disciplinate dal regolamento MRV dell'UE***, definizioni,

parametri di monitoraggio, piani di monitoraggio e modelli.

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento

#### Considerando 12

##### *Testo della Commissione*

(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 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 IMO<sup>25</sup> per ridurre gli oneri amministrativi.

---

<sup>25</sup> Risoluzione MEPC.282(70) dell'IMO.

##### *Emendamento*

(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", **oltre a** quella sul "carico trasportato". Il "tempo 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 IMO<sup>25</sup> per ridurre gli oneri amministrativi.

---

<sup>25</sup> Risoluzione MEPC.282(70) dell'IMO.

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento

#### Considerando 13

##### *Testo della Commissione*

(13) Il contenuto dei piani di monitoraggio dovrebbe essere semplificato in modo da tener conto del DCS globale

##### *Emendamento*

(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.

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. ***La Commissione dovrebbe altresì assistere gli Stati membri mediante la condivisione di conoscenze specialistiche e buone pratiche nonché l'applicazione di nuove tecnologie, con l'obiettivo di ridurre gli ostacoli amministrativi e di estrarre i dati in maniera efficiente e sicura.***

## **Emendamento 22**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 13 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(13 bis) La valutazione d'impatto che la Commissione ha effettuato nel 2013 e che accompagna la proposta di regolamento MRV dell'UE ha mostrato l'efficacia del sistema per lo scambio di quote di emissione dell'UE per le emissioni del trasporto marittimo e ha individuato in un sistema EU ETS o in un fondo di compensazione basato su obiettivi le opzioni che potrebbero garantire il conseguimento delle necessarie riduzioni delle emissioni nel settore. Al fine di includere il trasporto marittimo internazionale nello sforzo di riduzione delle emissioni dell'Unione, è opportuno modificare la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1 bis</sup> per comprendervi le emissioni del trasporto marittimo. La Commissione dovrebbe adottare atti delegati per fissare la quantità totale di quote per il trasporto marittimo in linea***

*con gli altri settori e il metodo di assegnazione delle quote per il trasporto marittimo mediante la vendita integrale all'asta. Nel preparare tali atti delegati, la Commissione dovrebbe aggiornare la valutazione d'impatto del 2013, in particolare per tenere conto dell'obiettivo dell'Unione per il 2030 di una riduzione dei gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia e dell'obiettivo della neutralità climatica definito nel regolamento (UE) .../... [Legge europea sul clima] nonché dell'impatto economico, anche in termini di possibili rischi di trasferimenti modali non intenzionali e di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. La Commissione dovrebbe pubblicare i risultati di tale valutazione. È importante che l'Unione e i suoi Stati membri sostengano misure a livello internazionale volte a ridurre l'impatto climatico del trasporto marittimo. La Commissione dovrebbe seguire gli eventuali progressi compiuti dall'IMO verso l'adozione di una misura basata sul mercato, e in caso di adozione di una misura mondiale basata sul mercato dovrebbe valutare come assicurare la coerenza tra le misure dell'Unione e le misure mondiali in una maniera atta a salvaguardare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima.*

## **Emendamento 23**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 13 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(13 ter) La riuscita della transizione verso trasporti marittimi a emissioni zero presuppone un approccio integrato e un*

*contesto favorevole che stimoli l'innovazione, per quanto riguarda sia le navi che i porti. Tale contesto favorevole implica investimenti pubblici e privati nella ricerca e nell'innovazione, misure tecnologiche e operative per migliorare l'efficienza energetica delle navi, nonché l'introduzione di combustibili alternativi e sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca, prodotti a partire da fonti energetiche rinnovabili, e di tecnologie di propulsione a emissioni zero, comprese le necessarie infrastrutture di rifornimento e di ricarica nei porti. Utilizzando le entrate generate dalla vendita all'asta delle quote del settore marittimo nell'EU ETS, è opportuno istituire un Fondo per gli oceani, al fine di migliorare l'efficienza energetica delle navi e di sostenere gli investimenti finalizzati a contribuire alla decarbonizzazione del trasporto marittimo, anche per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio e i porti. La Commissione dovrebbe altresì elaborare misure volte a regolamentare l'accesso delle navi più inquinanti ai porti dell'Unione e obbligare le navi alimentate a combustibili fossili ormeggiate in porto a utilizzare l'elettricità erogata dalle reti elettriche terrestri od opzioni alternative a emissioni zero. La Commissione dovrebbe inoltre valutare la possibilità di esigere che i porti stabiliscano diritti di controstallia basati sulle emissioni.*

## **Emendamento 24**

### **Proposta di regolamento Considerando 13 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(13 quater) La riuscita della transizione verso navi "verdi" e a zero emissioni richiede un approccio integrato per promuovere misure innovative per navi più ecologiche (ad esempio per quanto*

*riguarda modello dello scafo, nuovi motori e combustibili alternativi sostenibili e propulsione eolica) e misure operative che possano essere attuate nel breve termine per ridurre il consumo di combustibile e quindi le emissioni, ad esempio la riduzione della velocità o una migliore pianificazione delle rotte. La riduzione della velocità, detta anche “slow steaming”, è stata sperimentata su vasta scala tra il 2006 e il 2012 a causa del brusco aumento dei prezzi dei combustibili: una riduzione del 10 % della velocità ha portato a una riduzione del consumo di circa il 19 %<sup>1 bis</sup> e a una riduzione corrispondente delle emissioni. Le misure basate sul mercato, ad esempio l'EU ETS, incoraggeranno la riduzione delle emissioni e gli investimenti nella ricerca e nell'innovazione per migliorare l'efficienza energetica delle navi, nonché l'introduzione di combustibili e tecnologie di propulsione alternativi e sostenibili, comprese le necessarie infrastrutture di rifornimento e di ricarica nei porti e nei porti interni.*

---

*<sup>1 bis</sup> "The impact of international shipping on European air quality and climate forcing", Agenzia europea dell'ambiente, relazione tecnica n. 4/2013.*

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) Affinché la qualità dei dati inseriti nel registro THETIS-MRV si mantenga elevata, dovrebbero essere conferite all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) le*

*competenze e le risorse necessarie per poter controllare le relazioni sulle emissioni riconosciute conformi dai verificatori.*

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 14 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 ter) La Commissione dovrebbe riesaminare il funzionamento del regolamento (UE) 2015/757 tenendo conto dell'esperienza maturata con l'attuazione dello stesso e del DCS globale IMO, nonché di altri sviluppi pertinenti volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo.*

## **Emendamento 27**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 14 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 quater) Il trasporto marittimo è anche fonte di inquinanti atmosferici come l'ossido di zolfo (SO<sub>x</sub>), l'ossido di azoto (NO<sub>x</sub>), il particolato, le sostanze che riducono lo strato di ozono (ODS) o i composti organici volatili (VOC)<sup>1 bis</sup>. Gli inquinanti atmosferici incidono negativamente sia sull'ambiente che sulla salute dei cittadini, segnatamente di coloro che vivono o lavorano in zone costiere o aree portuali. La Commissione dovrebbe riesaminare la legislazione pertinente entro giugno 2021 e formulare proposte concrete per affrontare il*

*problema delle emissioni di inquinanti atmosferici generate dal trasporto marittimo. La Commissione dovrebbe inoltre lavorare all'estensione delle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) e delle zone di controllo delle emissioni di NOx (NECA) in tutti i mari europei, compreso il Mediterraneo, e affrontare ulteriormente il problema dello scarico in acque aperte delle acque di lavaggio degli impianti di depurazione e dello scarico di altre sostanze quali le acque di zavorra, gli idrocarburi, i metalli pesanti e le sostanze chimiche, nonché il problema dell'impatto di tali sostanze sulla biodiversità marina.*

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento

#### Considerando 15

#### *Testo della Commissione*

(15) L'obiettivo del regolamento (UE) 2015/757 è monitorare, comunicare e verificare le emissioni di **CO<sub>2</sub>** 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

#### *Emendamento*

(15) L'obiettivo del regolamento (UE) 2015/757 è monitorare, comunicare e verificare le emissioni di **gas a effetto serra** delle navi che fanno scalo nei porti del SEE, per **ridurre la loro intensità media di carbonio per attività di trasporto, anche riducendo in misura significativa le loro emissioni quando sono all'ormeggio, e fissare un prezzo per tali emissioni così da** ridurre le emissioni di gas a effetto serra **generate dal settore marittimo**. 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

proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

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.

## **Emendamento 29**

### **Proposta di regolamento Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(15 bis) La transizione verso un trasporto marittimo a impatto climatico zero deve ancora essere conseguita e le misure normative a tale riguardo sono state finora inadeguate. I porti possono svolgere un ruolo significativo nella decarbonizzazione del trasporto marittimo. Gli operatori delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione dovrebbero essere tenuti a garantire, con mezzi quali il collegamento all'energia elettrica erogata in banchina, che, quando sono all'ormeggio, le loro navi non emettano gas a effetto serra o inquinanti atmosferici. Ciò sarebbe particolarmente importante nel caso di ormeggi che si trovino in prossimità di zone urbane, al fine di ridurre gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana. Visti gli impatti differenziati delle navi per quanto attiene alle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici, le navi più inquinanti, ivi comprese le grandi navi passeggeri, dovrebbero essere tenute a conformarsi a tale requisito per prime.*

## **Emendamento 30**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(15 ter) Gli esercenti delle navi dovrebbero garantire che queste ultime siano gestite nel modo più efficiente possibile sotto il profilo energetico, mantenendo le emissioni ai livelli più bassi. I costruttori navali dovrebbero garantire che la riduzione delle emissioni costituisca una priorità al momento della costruzione di nuove navi.**

**Emendamento 31**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – titolo (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Modifiche al regolamento (UE) 2015/757**

**Emendamento 32**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto -1 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Il regolamento (UE) 2015/757 è così modificato:**

**Emendamento 33**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto -1 bis (nuovo)**

Considerando 23

*Testo in vigore*

(23) *Per evitare di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili o disponibili sul mercato, che potrebbero pregiudicare l'attuazione del sistema MRV dell'Unione, quest'ultimo non dovrebbe contemplare in questa fase altri gas a effetto serra, forzanti climatici o inquinanti atmosferici.*

*Emendamento*

**-1 bis) *il considerando 23 è sostituito dal seguente:***

**"(23) Il sistema MRV dell'Unione dovrebbe essere esteso per riguardare anche altri gas a effetto serra, forzanti climatici e inquinanti atmosferici, laddove esistano apparecchiature di misurazione sufficientemente affidabili o disponibili sul mercato, per meglio tutelare il clima, l'ambiente e la salute umana."**

**Emendamento 34**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto -1 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 1

*Testo in vigore*

Articolo 1  
Oggetto  
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 in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono da 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

*Emendamento*

**-1 ter) *l'articolo 1 è sostituito dal seguente:***

**"Articolo 1  
Oggetto  
Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di **gas a effetto serra** e di altre informazioni pertinenti in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Al fine di **contribuire al raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia dell'Unione quale definito nel regolamento (UE) .../...****

*marittimo.*

*[legge europea sul clima], tenendo conto della strategia iniziale dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi adottata il 13 aprile 2018, il presente regolamento impone alle società l'obbligo di ridurre le loro emissioni medie annue di CO<sub>2</sub> per attività di trasporto, conformemente all'articolo 12 bis."*

## **Emendamento 35**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto -1 quater (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 2 – paragrafo 1

*Testo in vigore*

*Emendamento*

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni di **CO<sub>2</sub>** rilasciate durante le tratte effettuate dal loro ultimo porto di scalo verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

**-1 quater) all'articolo 2, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:**

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

## **Emendamento 36**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 1 – lettera -a (nuova)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 3 – lettera a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**-a) è inserita la lettera seguente:**

**"a bis) "gas a effetto serra", il rilascio da parte delle navi di gas a effetto serra quali elencati nell'allegato II della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio\* ;**

---

**\* Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32)."**

**Emendamento 37**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera -a bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 3 – lettera b

*Testo in vigore*

*Emendamento*

b) "porto di scalo", il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri; di conseguenza sono esclusi le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, cambiare l'equipaggio, effettuare

**-a bis) la lettera b) è sostituita dalla seguente:**

**"b) "porto di scalo", il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare *una parte sostanziale delle sue* merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri; di conseguenza sono escluse le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, cambiare**

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

l'equipaggio, effettuare una sosta in bacino di carenaggio o riparazioni alla nave e/o alle sue attrezzature, le soste in porto perché la nave necessita assistenza o è in situazione di pericolo, o i trasferimenti da nave a nave effettuati al di fuori dei porti e le soste per il solo scopo di trovare un riparo da condizioni meteorologiche avverse o rese necessarie da attività di ricerca e salvataggio;”

## Emendamento 38

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 1 – lettera a

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 3 – lettera d

#### *Testo della Commissione*

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;***

#### *Emendamento*

d) "società", l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore, ***il noleggiatore a tempo*** oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio ***commerciale*** della nave e che ***è responsabile del pagamento del carburante consumato dalla nave stessa;***

## Emendamento 39

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 1 – lettera a bis (nuova)

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 3 – lettera i

*Testo in vigore*

i) "altre informazioni pertinenti", informazioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal consumo di carburante, all'attività di trasporto e all'efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e valutare le prestazioni delle navi;

*Emendamento*

***a bis) la lettera i) è sostituita dalla seguente:***

"i) "altre informazioni pertinenti", informazioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal consumo di carburante, all'attività di trasporto, ***all'alimentazione da terra a nave durante l'attracco*** e all'efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e valutare le prestazioni delle navi;"

## **Emendamento 40**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 4 – paragrafo 1

*Testo in vigore*

1. Conformemente agli articoli da 8 a 12, le società per ciascuna delle **loro** navi monitorano e comunicano i parametri pertinenti in un periodo di riferimento. Esse eseguono tale monitoraggio e comunicazione all'interno di tutti i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e ogni tratta in arrivo in un porto, o in partenza da esso, sotto la giurisdizione di uno Stato.

*Emendamento*

***1 bis) all'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:***

"1. Conformemente agli articoli da 8 a 12, le società per ciascuna delle navi **sotto il loro controllo operativo commerciale** monitorano e comunicano i parametri pertinenti in un periodo di riferimento. Esse eseguono tale monitoraggio e comunicazione all'interno di tutti i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e ogni tratta in arrivo in un porto, o in partenza da esso, sotto la giurisdizione di uno Stato."

## **Emendamento 41**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 5 – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 ter) all'articolo 5 è aggiunto il paragrafo seguente:***

***"2 bis. Entro il 31 dicembre 2021 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare il presente regolamento specificando i metodi per la determinazione delle emissioni di gas metano (CH<sub>4</sub>).***

***Oltre all'adozione di detti atti delegati, entro il 31 dicembre 2021 la Commissione valuta l'impatto sul clima globale delle emissioni di gas a effetto serra, diversi da CO<sub>2</sub> e CH<sub>4</sub>, generate dalle navi che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e riferisce in merito al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa volta ad affrontare la questione di come trattare tali emissioni."***

**Emendamento 72**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2 – lettera a – punto i bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 6 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*i bis) è inserita la lettera seguente:*

*"c bis) i fattori di emissione per i carburanti alternativi, compresi il gas naturale liquefatto, i biocarburanti, i carburanti rinnovabili di origine non biologica contenenti carbonio sono espressi in termini di CO<sub>2</sub> equivalente, comprendono tutti i gas a effetto serra e si basano sull'analisi del ciclo di vita. Tali fattori di emissione sono determinati dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Detti atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2;"*

#### **Emendamento 42**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 3 – lettera a**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera f

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*f) merci trasportate (informazione facoltativa);*

*soppresso*

#### **Emendamento 43**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 3 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera a

*Testo in vigore*

a) **tutte le** tratte effettuate dalla nave durante il periodo di riferimento **cominciano** o **terminano** in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro; e

*Emendamento*

**3 bis) all'articolo 9, paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:**

**"a) non meno del 90 % delle** tratte effettuate dalla nave durante il periodo di riferimento **comincia** o **termina** in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro; e"

#### **Emendamento 44**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 4 – lettera a bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 10 – comma 1 – lettera j bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a bis) è aggiunta la lettera seguente:**

**"j bis) merci trasportate."**

#### **Emendamento 45**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 11 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

"2. In caso di cambiamento di società, la società precedente presenta alla Commissione e alle autorità dello Stato di bandiera, ***il giorno del compimento del cambiamento o*** il più vicino possibile al giorno del compimento del cambiamento e al più tardi entro ***il mese successivo***, una relazione riguardante gli stessi elementi della comunicazione sulle emissioni, ma limitata al periodo corrispondente alle attività svolte sotto la sua responsabilità. ***La nuova società garantisce che ogni nave sotto la propria responsabilità sia conforme ai requisiti del presente regolamento per il resto del periodo di riferimento in seguito al cambiamento.***"

**Emendamento 46**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera b bis (nuova)**

Regolamento (UE) 2015/757

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) al paragrafo 3, lettera a), è aggiunto il punto seguente:***

***"xi bis) merci trasportate,"***

**Emendamento 47**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera b ter (nuova)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 11 – paragrafo 3 – lettera a – punto xi ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b ter) al paragrafo 3, lettera a), è aggiunto il punto seguente:*

*"xi ter) le dimensioni della nave,"*

**Emendamento 48**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Capo II bis (nuovo) – articolo 12 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 bis) è inserito il capo seguente:*

*"CAPO II bis*

***RIDUZIONE DELLE EMISSIONI***

*Articolo 12 bis*

*Riduzione delle emissioni*

*1. Entro il 2030 le società riducono in modo lineare di almeno il 40 % le emissioni annue di CO<sub>2</sub> per attività di trasporto, come media fra tutte le navi che sono sotto la loro responsabilità,*

*rispetto alle prestazioni medie per categoria di navi delle stesse dimensioni e della stessa tipologia a norma del presente regolamento.*

*2. Se, in un determinato anno, una società non rispetta la riduzione annua di cui al paragrafo 1, la Commissione impone una sanzione pecuniaria che deve essere effettiva, proporzionata, dissuasiva e compatibile con un sistema di scambio di quote di emissione basato sul mercato, come l'EU ETS. Il pagamento della sanzione per le emissioni in eccesso non esonera la società dal proprio obbligo di cui al paragrafo 1 per il periodo fino al 2030. Alle società che non hanno rispettato i limiti di emissione previsti dal presente articolo si applicano le disposizioni dell'articolo 20, paragrafi 3 e 4.*

*3. La Commissione adotta atti delegati entro ... [6 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] conformemente all'articolo 23 al fine di integrare il presente regolamento definendo le categorie di navi di cui al paragrafo 1, determinando la base di riferimento e il fattore di riduzione lineare annuo da applicare per ciascuna categoria di navi utilizzando i dati del registro THETIS-MRV, compreso il parametro obbligatorio "merci trasportate", e il DCS IMO, riconoscendo nel contempo pienamente le riduzioni delle emissioni già effettuate dalle società pioniere della decarbonizzazione, in modo da raggiungere l'obiettivo di cui al paragrafo 1, specificando le regole e i mezzi per il calcolo e la riscossione della sanzione per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 2, e specificando ogni altra regola necessaria per l'osservanza e la verifica del rispetto del presente articolo.*

*4. Entro 12 mesi dall'adozione da parte dell'IMO di misure di attuazione della strategia iniziale per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi, adottata il 13 aprile 2018, e prima che tali misure prendano*

*effetto, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva delle misure decise dall'IMO, compresa la loro ambizione generale in relazione agli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi, all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori economici dell'Unione per il 2030 e all'obiettivo della neutralità climatica quale definito nel regolamento (UE) .../... [legge europea sul clima].*

*5. Se del caso, la Commissione può corredare la relazione di cui al paragrafo 4 di una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio volta a modificare il presente regolamento in modo coerente con l'obiettivo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima, in particolare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori economici dell'Unione per il 2030 e l'obiettivo della neutralità climatica quale definito nel regolamento (UE) .../... [legge europea sul clima]."*

## **Emendamento 49**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 5 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 12 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 ter) è inserito l'articolo seguente:*

*"Articolo 12 ter*

*Emissioni generate dalle navi  
all'ormeggio*

*Le società garantiscono che, entro il 2030,  
nessuna delle navi sotto la propria  
responsabilità generi emissioni di gas a  
effetto serra quando è all'ormeggio."*

**Emendamento 50**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 quater (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 1

*Testo in vigore*

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione rende pubbliche le informazioni **sulle emissioni di CO<sub>2</sub>** comunicate a norma dell'articolo 11 nonché le informazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo.

*Emendamento*

**5 quater) all'articolo 21, il paragrafo 1 è  
sostituito dal seguente:**

"1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione rende pubbliche le informazioni comunicate a norma dell'articolo 11 nonché le informazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo."

**Emendamento 51**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 quinquies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera a

*Testo in vigore*

*Emendamento*

**5 quinquies) all'articolo 21, paragrafo  
2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:**

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

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

## **Emendamento 74**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera d

#### *Testo in vigore*

d) consumo annuo complessivo di carburante per le tratte;

#### *Emendamento*

**6 bis) all'articolo 21, il paragrafo 2 è così modificato:**

d) consumo annuo complessivo di carburante, **per tipo di carburante**, per le tratte;

## **Emendamento 52**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera k bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**6 ter) all'articolo 21, paragrafo 2, è aggiunta la lettera seguente:**

**"k bis) le dimensioni della nave."**

## **Emendamento 76**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 6 quater (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera k ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*6 quater) all'articolo 21, paragrafo 2, è  
aggiunta la lettera seguente:*

*"k ter) distanza totale;"*

**Emendamento 77**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 6 quinquies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera k quater (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*6 quinquies) all'articolo 21, paragrafo  
2, è aggiunta la lettera seguente:*

*"k quater) tonnellaggio di portata lorda."*

**Emendamento 78**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 6 sexies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera k quinquies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6 sexies) all'articolo 21, paragrafo 2, è  
aggiunta la lettera seguente:**

**"k quinquies) attività di trasporto;"**

## **Emendamento 79**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 6 septies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera k sexies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6 septies) all'articolo 21, paragrafo 2, è  
aggiunta la lettera seguente:**

**"k sexies) nome dell'armatore;"**

## **Emendamento 80**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 6 octies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 2 – lettera k septies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6 octies) all'articolo 21, paragrafo 2, è  
aggiunta la lettera seguente:**

**"k septies) merci trasportate."**

## **Emendamento 53**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 nonies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 – paragrafo 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6 nonies) all'articolo 21 è aggiunto il paragrafo seguente:**

**"6 bis Conformemente al suo programma di lavoro 2020-2022, l'EMSA esegue ulteriori verifiche statistiche dei dati trasmessi a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, per garantire che i dati forniti siano coerenti."**

## **Emendamento 54**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 decies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 21 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6 decies) è inserito l'articolo seguente:**

**"Articolo 21 bis**

**Etichettatura relativa alla prestazione ambientale delle navi**

**1. Al fine di incentivare le riduzioni delle emissioni e aumentare la trasparenza delle informazioni, la Commissione predispone un sistema olistico di etichettatura dell'Unione relativa alla prestazione ambientale delle**

*navi, da applicare alle navi contemplate dal presente regolamento.*

*2. Entro il 1° luglio 2021 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare il presente regolamento definendo le disposizioni dettagliate del funzionamento del sistema di etichettatura dell'Unione relativa alla prestazione ambientale delle navi nonché le norme tecniche che ne costituiscono la base."*

## **Emendamento 55**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 undecies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 22 – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*6 undecies) all'articolo 22, il paragrafo 3 è soppresso.*

## **Emendamento 56**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 duodecies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 22 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

6 duodecies) è inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 22 bis*

### *Riesame*

*1. Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione riesamina il funzionamento del presente regolamento, tenendo conto dell'esperienza maturata con la sua attuazione, nonché di altri sviluppi pertinenti volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e a onorare gli impegni assunti dall'Unione nel quadro dell'accordo di Parigi. Nell'ambito del riesame, la Commissione propone requisiti supplementari per ridurre le emissioni di gas a effetto serra diversi dalla CO<sub>2</sub>, nonché per ridurre gli inquinanti atmosferici e lo scarico di acque reflue provenienti dalle navi, ivi compreso dai depuratori, in acque aperte. Il riesame prende inoltre in considerazione l'estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento alle navi di stazza lorda compresa tra 400 e 5 000 tonnellate. Il riesame è accompagnato, se del caso, da una proposta legislativa volta a modificare il presente regolamento.*

*2. Nel quadro del prossimo riesame della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio\* e del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*, la Commissione presenta inoltre una proposta per stabilire obiettivi vincolanti per gli Stati membri al fine di garantire un'adeguata fornitura di energia elettrica in banchina nei porti marittimi e interni.*

---

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

**\*\* Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1)."**

## **Emendamento 57**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 terdecies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 23 – paragrafo 2

#### *Testo in vigore*

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, **paragrafo 2**, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal 1° luglio 2015. 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*

**6 terdecies) all'articolo 23, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:**

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, **paragrafi 2 e 2 bis, all'articolo 12 bis, paragrafo 3**, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal 1° luglio 2015. 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 58**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 quaterdecies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 23 – paragrafo 3

*Testo in vigore*

3. La delega di potere di cui all'articolo 5, **paragrafo 2**, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

*Emendamento*

**6 quaterdecies) all'articolo 23, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:**

"3. La delega dei poteri di cui all'articolo 5, **paragrafi 2 e 2 bis**, **all'articolo 12 bis, paragrafo 3**, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore."

## **Emendamento 59**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 quindicies (nuovo)**

Regolamento (UE) 2015/757

Articolo 23 – paragrafo 5

*Testo in vigore*

5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, **paragrafo 2**, dell'articolo 15, paragrafo 5, e dell'articolo 16, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del

*Emendamento*

**6 quindicies) all'articolo 23, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:**

"5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, **paragrafi 2 e 2 bis**, dell'articolo 15, paragrafo 5, e dell'articolo 16, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo

Parlamento europeo o del Consiglio.

o del Consiglio.”

**Emendamento 60**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 bis (nuovo)**

**Direttiva 2003/87/CE**

**Capo II bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Articolo 1 bis (nuovo)***

***Modifiche alla direttiva 2003/87/CE***

***La direttiva 2003/87/CE è così modificata:***

***(1) È inserito il capo seguente:***

***"CAPO II bis***

***TRASPORTO MARITTIMO***

***Articolo 3 octies bis***

***Ambito di applicazione***

***Le disposizioni del presente capo si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2022 al rilascio e all'assegnazione di quote per le emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro coperte dal regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio\*. In caso di cambiamento di società a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/757, la nuova società è tenuta ad acquisire quote per le emissioni di gas a effetto serra solo per il periodo durante il quale le attività della nave si sono svolte sotto la sua***

*responsabilità.*

*Articolo 3 octies ter*

*Quantità totale e metodo di assegnazione delle quote per il trasporto marittimo*

- 1. Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione aggiorna la valutazione d'impatto effettuata nel 2013 che accompagna la proposta, presentata dalla Commissione, di regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\* e adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare la presente direttiva fissando la quantità totale di quote per il trasporto marittimo in linea con altri settori e il metodo di assegnazione delle quote per il trasporto marittimo mediante messa all'asta integrale, nonché stabilendo le disposizioni speciali relative allo Stato membro di riferimento. Gli atti delegati si basano sui migliori dati disponibili e su una valutazione dell'impatto delle diverse opzioni, ivi compreso l'impatto sulle emissioni nonché l'impatto economico.*
- 2. Gli articoli 12 e 16 si applicano alle quote per il trasporto marittimo allo stesso modo delle quote connesse ad altre attività.*
- 3. Almeno il 50 % dei proventi della vendita all'asta di quote di cui al paragrafo 1 del presente articolo è utilizzato attraverso il Fondo istituito a norma dell'articolo 3 octies quater.*
- 4. I proventi della vendita all'asta delle quote che non sono utilizzate attraverso il Fondo di cui all'articolo 3 octies quater e che sono assegnate agli Stati membri sono utilizzate in modo coerente con gli obiettivi della presente direttiva, in particolare per affrontare i cambiamenti climatici nell'Unione e nei paesi terzi, per proteggere e ripristinare gli ecosistemi marini colpiti dal riscaldamento globale nonché per sostenere una transizione giusta negli Stati membri, sostenendo il reimpiego, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori,*

*l'istruzione, le iniziative per la ricerca di un lavoro e le start-up, in dialogo con le parti sociali. Tutte le informazioni sull'utilizzo di tali proventi sono rese pubbliche.*

*5. La Commissione controlla l'attuazione del presente capo e le possibili tendenze per quanto riguarda le società che cercano di evitare l'assoggettamento ai requisiti di cui nella presente direttiva. La Commissione propone, se del caso, misure per prevenire tale elusione.*

*Articolo 3 octies quater*

*Fondo Oceano*

*1. È istituito un Fondo Oceano ("il Fondo") per il periodo dal 2022 al 2030 al fine di migliorare l'efficienza energetica delle navi e sostenere gli investimenti in tecnologie e infrastrutture innovative miranti a decarbonizzare il settore del trasporto marittimo, anche per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio e i porti, nonché l'introduzione di combustibili alternativi sostenibili, quali idrogeno e ammoniaca, prodotti da fonti energetiche rinnovabili, e di tecnologie di propulsione a zero emissioni, comprese le tecnologie eoliche. Il 20 % delle entrate del Fondo è utilizzato per contribuire alla protezione, al ripristino e alla migliore gestione degli ecosistemi marini colpiti dal riscaldamento globale, come le aree marine protette, e per promuovere un'economia blu sostenibile e trasversale, ad esempio l'energia marina rinnovabile. Tutti gli investimenti finanziati dal Fondo sono resi pubblici e sono in linea con gli obiettivi della presente direttiva.*

*2. In deroga all'articolo 12 della presente direttiva, le società di trasporto marittimo possono versare al Fondo un contributo di adesione annuo sulla base delle loro emissioni complessive comunicate per l'anno civile precedente a norma del regolamento (UE) 2015/757 al fine di limitare gli oneri amministrativi*

*per dette società di trasporto, ivi comprese le piccole e medie imprese e le società che non sono di frequente attive nell'ambito di applicazione della presente direttiva. Il Fondo restituisce le quote collettivamente per conto delle società di trasporto marittimo che sono membri del Fondo. Il contributo di adesione per tonnellata di emissioni è fissato dal Fondo entro il 28 febbraio di ogni anno, ma è almeno equivalente al prezzo di liquidazione più elevato registrato sul mercato primario o secondario per le quote nell'anno precedente.*

*3. Il Fondo acquisisce quote equivalenti alla quantità totale collettiva dei contributi di cui al paragrafo 2 del presente articolo nel corso dell'anno civile precedente e le restituisce al registro istituito a norma dell'articolo 19 della presente direttiva entro il 30 aprile di ogni anno per il successivo annullamento. Tutte le informazioni relative ai contributi sono messe a disposizione del pubblico.*

*4. Il Fondo è gestito a livello centrale tramite un organismo dell'Unione la cui struttura di governance è simile alla governance del fondo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della presente direttiva. La sua struttura di governance e il suo processo decisionale sono trasparenti e inclusivi, in particolare nella definizione delle aree prioritarie, dei criteri e delle procedure di assegnazione delle sovvenzioni. Le pertinenti parti interessate hanno un ruolo consultivo adeguato. Tutte le informazioni sugli investimenti e tutte le altre informazioni pertinenti sul funzionamento del Fondo sono messe a disposizione del pubblico.*

*5. La Commissione si impegna con i paesi terzi per quanto attiene alle modalità con cui anche questi ultimi possono utilizzare il Fondo.*

*6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 riguardo all'integrazione della presente direttiva*

*per quanto concerne l'attuazione del presente articolo.*

*Articolo 3 octies quinquies*

*Comunicazione e riesame da parte della Commissione in merito all'attuazione delle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici in seno all'Organizzazione marittima internazionale*

*1. Entro 12 mesi dall'adozione da parte dell'IMO di misure mondiali basate sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, e prima che tali misure diventino operative, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina l'ambizione e l'integrità ambientale complessiva di tali misure, compresa la loro ambizione generale in relazione agli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi, all'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori economici dell'Unione per il 2030 e all'obiettivo della neutralità climatica quale definito nel regolamento (UE) .../... [legge europea sul clima]. Tale relazione tiene conto, in particolare, del livello di partecipazione a tali misure mondiali, della loro applicabilità, della trasparenza, delle sanzioni in caso di non conformità, dei processi di partecipazione pubblica, dell'utilizzo dei crediti di compensazione, del monitoraggio, della comunicazione e della verifica delle emissioni, dei registri, della rendicontabilità nonché delle norme relative all'uso dei biocarburanti.*

*2. La Commissione correda la relazione di cui al paragrafo 1, se del caso, di una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio volta a modificare la presente direttiva in modo coerente con l'obiettivo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima, in particolare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori economici dell'Unione per il 2030 e*

*l'obiettivo della neutralità climatica quale definito nel regolamento (UE) .../... [legge europea sul clima].*

---

*\* 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).*

*\*\* 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 e che abroga la decisione n. 280/2004/CE (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13)."*

---