

Mercoledì 19 ottobre 2022

P9_TA(2022)0367

Combustibili per uso marittimo sostenibili (iniziativa FuelEU Maritime) *I**

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 19 ottobre 2022, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD)) ⁽¹⁾

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(2023/C 149/13)

Emendamento 1**Proposta di regolamento****Considerando 1***Testo della Commissione*

- (1) Il trasporto marittimo rappresenta circa il 75 % del commercio estero dell'UE e il 31 % del commercio interno dell'UE in termini di volume. ***Allo stesso tempo, il traffico navale da e verso i porti appartenenti allo Spazio economico europeo genera circa l'11 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE derivanti dai trasporti e il 3-4 % del totale delle emissioni di CO₂ dell'UE.*** Ogni anno nei porti degli Stati membri si imbarcano o sbarcano 400 milioni di passeggeri, di cui circa 14 milioni sulle navi da crociera. Il trasporto marittimo è pertanto una componente essenziale del sistema di trasporto europeo e svolge un ruolo cruciale per l'economia europea. Il mercato del trasporto marittimo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici dell'Unione e non solo, per cui è indispensabile garantire condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto marittimo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro politico chiaro e armonizzato in cui gli operatori del trasporto marittimo, i porti e altri operatori del settore possano operare in condizioni di pari opportunità. Qualora si verificassero distorsioni del mercato, queste rischiano di mettere gli operatori navali o i porti in una posizione di svantaggio rispetto ai concorrenti del settore del trasporto marittimo o di altri settori dei trasporti. Ciò, a sua volta, può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto marittimo e una perdita di connettività per i cittadini e le imprese.

Emendamento

- (1) Il trasporto marittimo rappresenta circa il 75 % del commercio estero dell'UE e il 31 % del commercio interno dell'UE in termini di volume. Ogni anno nei porti degli Stati membri si imbarcano o sbarcano 400 milioni di passeggeri, di cui circa 14 milioni sulle navi da crociera. Il trasporto marittimo è pertanto una componente essenziale del sistema di trasporto europeo e svolge un ruolo cruciale per l'economia europea. Il mercato del trasporto marittimo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici dell'Unione e non solo, per cui è indispensabile garantire condizioni di parità ***a livello globale***. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto marittimo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro politico chiaro e armonizzato in cui gli operatori del trasporto marittimo, i porti e altri operatori del settore possano operare in condizioni di pari opportunità. Qualora si verificassero distorsioni del mercato, queste rischiano di mettere gli operatori navali o i porti in una posizione di svantaggio rispetto ai concorrenti del settore del trasporto marittimo o di altri settori dei trasporti. Ciò, a sua volta, può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto marittimo, ***una perdita di posti di lavoro*** e una perdita di connettività per i cittadini e le imprese.

⁽¹⁾ 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 (A9-0233/2022).

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Il settore marittimo occupa 2 milioni di cittadini europei e apporta all'economia un contributo pari a 149 miliardi di EUR. A ogni milione di EUR generato nel settore del trasporto marittimo corrispondono 1,8 milioni di EUR generati in altri settori dell'economia dell'UE ^(1 bis).

^(1 bis) Relazione dell'Associazione degli armatori della Comunità europea dal titolo «The Economic Value of the EU Shipping Industry» (Il valore economico del trasporto marittimo dell'UE), 2020.

Emendamento 3

Proposta di regolamento

Considerando 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 ter) Il trasporto marittimo è il modo di trasporto più rispettoso dell'ambiente, con emissioni di gas a effetto serra per tonnellata di merci trasportate notevolmente inferiori rispetto ad altri modi di trasporto ^(1 bis). Allo stesso tempo, il traffico navale da e verso i porti appartenenti allo Spazio economico europeo genera circa l'11 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE derivanti dai trasporti e il 3-4 % del totale delle emissioni di CO₂ dell'UE. In assenza di ulteriori interventi, si prevede un aumento delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo. Tutti i settori dell'economia devono contribuire alla rapida riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per conseguire l'azzeramento entro il 2050, come sancito dal regolamento (UE) 2021/1119. È quindi essenziale che l'Unione stabilisca un percorso ambizioso per una rapida transizione ecologica del settore marittimo che contribuirebbe altresì a mantenere e a promuovere ulteriormente la sua leadership globale nelle tecnologie, nei servizi e nelle soluzioni verdi e a stimolare ulteriormente la creazione di posti di lavoro nelle relative catene del valore, mantenendo nel contempo la competitività.

^(1 bis) Studio dell'Agenzia europea dell'ambiente, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 4
Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione

- (2) Per rafforzare l'impegno dell'Unione in materia di clima nell'ambito dell'accordo di Parigi, stabilire le misure da adottare per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e tradurre l'impegno politico in un obbligo giuridico, la Commissione ha adottato la proposta (modificata) di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima) ⁽¹⁹⁾, nonché la comunicazione «Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa» ⁽²⁰⁾. Ciò integra anche l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Di conseguenza, sono necessari vari strumenti strategici complementari per promuovere l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio prodotti in modo sostenibile, anche nel settore del trasporto marittimo. Lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie necessarie devono **avvenire** entro il 2030 per prepararsi ai cambiamenti ancora più rapidi che seguiranno.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Emendamento

- (2) Per rafforzare l'impegno dell'Unione in materia di clima nell'ambito dell'accordo di Parigi, stabilire le misure da adottare per conseguire la neutralità climatica **al più tardi** entro il 2050 e tradurre l'impegno politico in un obbligo giuridico, la Commissione ha adottato la proposta (modificata) di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima) ⁽¹⁹⁾, nonché la comunicazione «Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa» ⁽²⁰⁾. Ciò integra anche l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Di conseguenza, sono necessari vari strumenti strategici complementari per promuovere **e velocizzare la produzione e** l'uso **su vasta scala** di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio prodotti in modo sostenibile, anche nel settore del trasporto marittimo, **rispettando nel contempo il principio di neutralità tecnologica**. Lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie necessarie **dovrebbero essere sostenuti il prima possibile e** devono **essere avviati** entro il 2030 per prepararsi ai cambiamenti ancora più rapidi che seguiranno. **È altresì essenziale promuovere l'innovazione e sostenere la ricerca di innovazioni emergenti e future come i combustibili alternativi emergenti, la progettazione ecologica, i materiali a base biologica, la propulsione eolica e assistita dal vento.**

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 5

Proposta di regolamento

Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) È probabile che il GNL svolga un ruolo di transizione nel trasporto marittimo, consentendo una transizione graduale verso alternative a zero emissioni, in particolare laddove attualmente non sono disponibili tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni economicamente sostenibili. La comunicazione sulla strategia per una mobilità intelligente e sostenibile indica che le navi adibite alla navigazione marittima a zero emissioni saranno pronte per il mercato entro il 2030. Dato il lungo ciclo di vita delle navi, la conversione della flotta dovrebbe avvenire gradualmente. È necessario che i carburanti per il trasporto quali il GNL vengano sempre più decarbonizzati mediante miscelazione, ad esempio, con biometano liquefatto (bio-GNL) o elettrocarburanti sintetici gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (e-gas).

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 6
Proposta di regolamento
Considerando 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 7

Proposta di regolamento

Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 8
Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione

- (4) Al fine di produrre un effetto su tutte le attività del settore del trasporto marittimo, è opportuno che nell'ambito di applicazione del presente regolamento sia compresa una quota delle tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di un paese terzo. Il presente regolamento dovrebbe pertanto applicarsi alla metà dell'energia utilizzata da una nave che effettua tratte che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto non soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, alla metà dell'energia utilizzata da una nave che effettua tratte che partono da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e che arrivano in un porto non soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, alla totalità dell'energia utilizzata da una nave che effettua tratte che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e all'energia utilizzata all'ormeggio in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. La copertura di una quota dell'energia utilizzata da una nave nelle tratte in entrata e in uscita tra l'Unione e i paesi terzi garantisce l'efficacia del presente regolamento, aumentando inoltre l'impatto positivo di tale quadro sull'ambiente. **Allo stesso tempo** tale quadro **limita** il rischio che alcuni scali sfuggano al controllo e il rischio di delocalizzazione delle attività di trasbordo al di fuori dell'Unione. Al fine di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo, condizioni di parità tra gli operatori del trasporto marittimo e tra i porti ed evitare distorsioni nel mercato interno, tutti i viaggi in arrivo o in partenza da porti sotto la giurisdizione degli Stati membri, nonché la sosta delle navi in tali porti, dovrebbero essere disciplinati da norme uniformi contenute nel presente regolamento.

Emendamento

- (4) Al fine di produrre un effetto su tutte le attività del settore del trasporto marittimo, è opportuno che nell'ambito di applicazione del presente regolamento sia compresa una quota delle tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di un paese terzo. Il presente regolamento dovrebbe pertanto applicarsi alla metà dell'energia utilizzata da una nave che effettua tratte che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto non soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, alla metà dell'energia utilizzata da una nave che effettua tratte che partono da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e che arrivano in un porto non soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, alla totalità dell'energia utilizzata da una nave che effettua tratte che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e all'energia utilizzata all'ormeggio in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. La copertura di una quota dell'energia utilizzata da una nave nelle tratte in entrata e in uscita tra l'Unione e i paesi terzi garantisce l'efficacia del presente regolamento, aumentando inoltre l'impatto positivo di tale quadro sull'ambiente. Tale quadro **dovrebbe limitare** il rischio che alcuni scali sfuggano al controllo e il rischio di delocalizzazione delle attività di trasbordo al di fuori dell'Unione. Al fine di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo, condizioni di parità tra gli operatori del trasporto marittimo e tra i porti ed evitare distorsioni nel mercato interno, tutti i viaggi in arrivo o in partenza da porti sotto la giurisdizione degli Stati membri, nonché la sosta delle navi in tali porti, dovrebbero essere disciplinati da norme uniformi contenute nel presente regolamento. **La Commissione dovrebbe istituire un sistema di monitoraggio che valuti specificamente la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e delle imprese nonché le potenziali pratiche di evasione, e redigere un elenco delle potenziali attività commerciali che non rientrano tra le attività commerciali significative svolte durante gli scali in porti di paesi vicini all'Unione. In tal modo, qualora si segnalino significative rilocalizzazioni delle emissioni di carbonio e delle imprese, come pure pratiche di evasione, la Commissione dovrebbe proporre misure per affrontare tali problemi.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 9**Proposta di regolamento****Considerando 4 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Poiché il presente regolamento imporrà ulteriori costi di conformità per il settore, è necessario adottare azioni compensative per impedire l'aumento del livello complessivo di oneri normativi. Prima dell'applicazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe pertanto presentare proposte che compensino gli oneri normativi introdotti dal presente regolamento, mediante la modifica o l'abrogazione di disposizioni di altri atti legislativi dell'Unione che generano oneri normativi nel settore marittimo.

Emendamento 10**Proposta di regolamento****Considerando 4 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(4 ter) Al fine di garantire il necessario grado di certezza giuridica e di investimento, il presente regolamento dovrebbe essere strettamente allineato e coerente con il regolamento XXXX-XXX (regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi), la direttiva 2003/87/CE (EU ETS), la direttiva XXXX-XXX (direttiva sulle energie rinnovabili) e la direttiva 2003/96/CE (direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici). Tale allineamento dovrebbe tradursi in un quadro legislativo coerente per il settore del trasporto marittimo, che contribuisca ad aumentare in modo significativo la produzione di combustibili alternativi sostenibili, garantisca la realizzazione dell'infrastruttura necessaria e incentivi l'uso di tali combustibili in una quota sempre crescente di navi. Al fine di garantire la coerenza generale con gli obiettivi dell'Unione in materia di clima, competitività e «crescita economica sostenibile», gli impatti climatici ed economici generali, combinati e cumulativi di tali atti legislativi dovrebbero essere valutati in modo esaustivo e continuo.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 11
Proposta di regolamento
Considerando 4 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 quater) L'obbligo per i porti di fornire l'alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply, OPS) dovrebbe essere accompagnato da un corrispondente obbligo per le navi di collegarsi alle infrastrutture di ricarica preposte alla fornitura di tale alimentazione elettrica durante l'ormeggio, al fine di garantire l'efficacia di dette infrastrutture e scongiurare il rischio di attivi non recuperabili. Inoltre, è opportuno adoperarsi per ridurre i costi associati alla ricarica a terra esentando permanentemente l'energia elettrica fornita alle navi nei porti dalla tassazione mediante modifiche della direttiva XXXX-XXXX (direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici).

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 12
Proposta di regolamento
Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) Con l'aumento delle spese di trasporto per le navi non conformi ai requisiti del presente regolamento, è opportuno affrontare il rischio di comportamento evasivo e di elusione delle disposizioni del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda il segmento del commercio di container di linea. Gli scali nei porti situati nelle vicinanze dell'Unione al fine di limitare i costi di conformità al presente regolamento non solo ridurrebbero i benefici ambientali attesi e comprometterebbero in misura significativa gli obiettivi perseguiti dal presente regolamento, ma potrebbero comportare emissioni aggiuntive a causa della distanza supplementare percorsa per sottrarsi all'applicazione del presente regolamento. È pertanto opportuno escludere dal concetto di porto di scalo alcune soste in porti non dell'Unione. Tale esclusione dovrebbe essere rivolta ai porti situati nelle vicinanze dell'Unione, dove il rischio di evasione è maggiore. Un limite di 300 miglia nautiche costituisce una risposta proporzionata a tale rischio, che bilancia l'onere supplementare e il rischio di evasione. Inoltre, l'esclusione dal concetto di porto di scalo dovrebbe riguardare solo le navi portacontainer e i porti la cui attività principale consiste nel trasbordo di container. Per tali spedizioni il rischio di evasione consiste anche in uno spostamento della piattaforma portuale verso porti al di fuori dell'Unione, aggravando gli effetti dell'evasione. Per questo motivo, e in assenza di un regime obbligatorio dell'IMO sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per le tratte internazionali a livello mondiale che abbia un livello di ambizione equivalente a quello dei requisiti di cui al presente regolamento, le soste delle navi portacontainer in un porto di trasbordo di container limitrofo non dovrebbero essere considerate soste in porti di scalo ai sensi del presente regolamento. Al fine di garantire che la misura sia proporzionata agli obiettivi perseguiti e conduca alla parità di trattamento, è opportuno prendere in considerazione le misure nei paesi terzi che hanno un effetto equivalente a quello del presente regolamento.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 13**Proposta di regolamento****Considerando 5 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(5 ter) Al fine di tenere conto della situazione specifica delle regioni insulari, come sottolineato all'articolo 174 del trattato, e della necessità di preservare la connettività delle isole e delle regioni periferiche con le regioni centrali dell'Unione, è opportuno consentire esenzioni temporanee per le tratte effettuate da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro situato in un'isola con meno di 100 000 residenti permanenti.

Emendamento 14**Proposta di regolamento****Considerando 5 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(5 quater) Tenuto conto delle caratteristiche specifiche delle regioni ultraperiferiche dell'Unione, in particolare della loro lontananza e insularità, nonché dei vincoli cui sono soggette, è opportuno prestare particolare attenzione a preservarne l'accessibilità e la capacità di collegarsi efficacemente mediante il trasporto marittimo. Pertanto, è opportuno includere nell'ambito di applicazione del presente regolamento solo la metà dell'energia utilizzata per le tratte in partenza o in arrivo verso un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica. Per la stessa ragione, dovrebbero essere consentite esenzioni temporanee per le tratte tra un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e un altro porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e per l'energia utilizzata durante la loro sosta nel porto di scalo delle corrispondenti regioni ultraperiferiche.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 15
Proposta di regolamento
Considerando 5 quinquies (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

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

Emendamento 16
Proposta di regolamento
Considerando 6

*Testo della Commissione**Emendamento*

- (6) La persona o l'organizzazione responsabile della conformità al presente regolamento dovrebbe essere la società di navigazione, definita come l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore e che, assumendosi tale responsabilità, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento. Tale definizione si basa sulla definizione di «società» di cui all'articolo 3, lettera d), del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²¹⁾ ed è in linea con il sistema globale di rilevazione dei dati istituito nel 2016 dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO). In linea con il principio «chi inquina paga», la società di navigazione potrebbe, mediante un accordo contrattuale, ritenere che il soggetto direttamente responsabile delle decisioni che incidono sull'intensità dei gas a effetto serra dell'energia utilizzata dalla nave debba rispondere dei costi di conformità a norma del presente regolamento. Tale soggetto sarebbe di norma il soggetto responsabile della scelta del combustibile, della rotta e della velocità della nave.

(Non concerne la versione italiana)

⁽²¹⁾ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Considerando 7

Testo della Commissione

- (7) Al fine di limitare l'onere amministrativo, in particolare quello degli operatori più piccoli, il presente regolamento non dovrebbe applicarsi alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale **e alle navi senza mezzi di propulsione meccanica** e dovrebbe concentrarsi sulle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate. Anche se queste ultime rappresentano solo il 55 % circa di tutte le navi che fanno scalo nei porti a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, esse sono responsabili del 90 % delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) del settore marittimo.

Emendamento

- (7) Al fine di limitare l'onere amministrativo, in particolare quello degli operatori più piccoli, il presente regolamento non dovrebbe applicarsi alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale e dovrebbe concentrarsi sulle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate. Anche se queste ultime rappresentano solo il 55 % circa di tutte le navi che fanno scalo nei porti a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, esse sono responsabili del 90 % delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) del settore marittimo.

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- (7 bis) **Al fine di garantire che il presente regolamento continui a essere efficace, la Commissione dovrebbe monitorarne il funzionamento, effettuando valutazioni d'impatto per quanto riguarda la soglia di stazza lorda e i tipi di navi contemplati dal presente regolamento. La Commissione dovrebbe, in particolare, decidere se vi siano motivi significativi per includere nell'ambito di applicazione del presente regolamento le navi più piccole e altri tipi di navi. La Commissione dovrebbe tenere conto, in particolare, di considerazioni quali la disponibilità di dati pertinenti, la potenziale riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e l'efficacia di un ampliamento del campo di applicazione in termini di impatto climatico, entità degli oneri amministrativi e conseguenze finanziarie e sociali degli stessi.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 19
Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 20
Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 21
Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- (10 bis) ***È opportuno istituire un apposito Fondo per l'Oceano, trasferendo al settore marittimo i proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote marittime nell'ambito del sistema ETS. I fondi erogati nell'ambito del Fondo per l'Oceano dovrebbero essere utilizzati per sostenere progetti e investimenti riguardanti il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi e dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, la produzione e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili e lo sviluppo di tecnologie di propulsione a zero emissioni.***

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 22
Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 23
Proposta di regolamento
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) *Al fine di incoraggiare lo sviluppo precoce del mercato e la diffusione delle tecnologie dei combustibili più sostenibili e innovative con un potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future, è necessario un incentivo specifico per i carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO). Questa famiglia di combustibili ha un elevato potenziale di introduzione delle energie rinnovabili nel mix di combustibili per uso marittimo. In considerazione dei costi di produzione significativamente più elevati per i carburanti rinnovabili di origine non biologica a breve e medio termine, è importante garantire un certo grado di domanda che sostenga gli investimenti in tale famiglia di combustibili. Il presente regolamento introduce una combinazione di misure volte a garantire il sostegno alla diffusione di carburanti rinnovabili di origine non biologica sostenibili. Tra questi figurano: a) un moltiplicatore fino a 2035 per ricompensare le imprese che decidono di optare per tali carburanti nonostante il loro prezzo relativamente elevato e b) dal 2030 una quota minima fissa di carburanti rinnovabili di origine non biologica nel mix energetico dei combustibili. Per facilitare il rispetto della quota minima di carburanti rinnovabili di origine non biologica, dovrebbero applicarsi le misure di flessibilità previste dagli articoli 17 e 18 del presente regolamento. Le imprese possono, mediante accordi contrattuali, chiamare i fornitori di combustibili a rispondere dei costi di conformità a norma del presente regolamento, se i carburanti rinnovabili di origine non biologica non sono stati consegnati alle condizioni concordate.*

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 24
Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione

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

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 25
Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione

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

Emendamento

- (14) I lunghi tempi di realizzazione associati allo sviluppo e alla diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche per il trasporto marittimo, **come pure la lunga vita media delle navi che oscilla solitamente tra i 25 e i 30 anni**, richiedono un'azione rapida e l'istituzione di un quadro normativo a lungo termine chiaro e prevedibile che faciliti la pianificazione e gli investimenti da parte di tutti i portatori di interessi. Un quadro normativo a lungo termine chiaro e stabile faciliterà lo sviluppo e la diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche per il trasporto marittimo e incoraggerà gli investimenti dei portatori di interessi. Tale quadro dovrebbe definire limiti per l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi, **sia durante la navigazione che all'ormeggio**, fino al 2050. Tali limiti dovrebbero diventare più ambiziosi nel tempo al fine di riflettere lo sviluppo tecnologico e l'aumento della produzione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio previsti. **Per garantire la certezza del diritto e dare al settore il tempo sufficiente per programmare e pianificare nel lungo termine, nonché per evitare il rischio di attivi non recuperabili, eventuali future proposte di modifica del presente regolamento dovrebbero avere un ambito di applicazione limitato ed evitare di apportare modifiche significative agli obblighi ivi stabiliti.**

Emendamento 26
Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 27
Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione

- (16) Al fine di fornire un quadro più completo delle prestazioni ambientali delle varie fonti di energia, le prestazioni in termini di emissioni di gas a effetto serra dei combustibili dovrebbero essere valutate in base al principio «well-to-wake» («dal pozzo alla scia»), tenendo conto dell'impatto della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo dell'energia. L'obiettivo è incentivare le tecnologie e le filiere di produzione che offrono una minore impronta di gas a effetto serra e benefici reali rispetto ai combustibili convenzionali esistenti.

Emendamento

- (16) Al fine di fornire un quadro più completo delle prestazioni ambientali delle varie fonti di energia, le prestazioni in termini di emissioni di gas a effetto serra dei combustibili dovrebbero essere valutate in base al principio «well-to-wake» («dal pozzo alla scia»), tenendo conto dell'impatto della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo dell'energia **e considerando l'impronta delle varie fasi del ciclo di vita del combustibile**. L'obiettivo è incentivare le tecnologie e le filiere di produzione che offrono una minore impronta di gas a effetto serra e benefici reali rispetto ai combustibili convenzionali esistenti.

Emendamento 28
Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione

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

Emendamento

- (17) Le prestazioni «well-to-wake» («dal pozzo alla scia») dei combustibili per uso marittimo dovrebbero essere stabilite utilizzando fattori di emissione certificati, predefiniti o reali, che includano le emissioni «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio») e le emissioni «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia»).

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 29
Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione

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

Emendamento

- (21) L'uso dell'alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply, OPS) riduce l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi **all'ormeggio**, nonché la quantità di emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo **all'ormeggio**. **Considerate le quote crescenti** di energia rinnovabile **e di fonti energetiche non derivanti da combustibili fossili** nel mix energetico dell'UE, l'OPS rappresenta un tipo di alimentazione sempre più pulito disponibile per le navi all'ormeggio. Sebbene la direttiva 2014/94/UE (direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi) disciplini solo la fornitura di punti di connessione OPS, la domanda e, di conseguenza, la diffusione di questa tecnologia sono rimaste limitate. **Per garantire che l'inquinamento atmosferico all'ormeggio sia ridotto e che le infrastrutture OPS siano economicamente sostenibili e producano un ritorno sugli investimenti**, è opportuno stabilire norme specifiche per imporre l'uso di OPS da parte delle navi più inquinanti **in situazioni in cui tale uso ridurrebbe efficacemente le emissioni a un costo ragionevole**.

Emendamento 30
Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 31
Proposta di regolamento
Considerando 23

Testo della Commissione

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

Emendamento

- (23) È inoltre opportuno prevedere deroghe all'uso di OPS per una serie di ragioni obiettive, certificate dall'ente di gestione del porto di scalo, **dall'operatore del terminal o dall'autorità competente, a seconda del modello di governance dei porti nei diversi Stati membri. Tali deroghe dovrebbero essere** limitate agli scali non programmati per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare o per soste brevi di navi all'ormeggio inferiori a due ore, in quanto si tratta del tempo minimo necessario per il collegamento, e per l'uso di energia prodotta a bordo in situazioni di emergenza. **Se non è possibile fornire una quantità sufficiente di energia elettrica da terra a causa della capacità inadeguata della rete locale collegata al porto, tale situazione non dovrebbe essere considerata una mancata ottemperanza agli obblighi del presente regolamento da parte del porto, dell'armatore o dell'operatore navale, purché l'insufficiente capacità della rete locale sia debitamente documentata dal gestore della rete ai verificatori.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 32
Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione

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

Emendamento

- (24) Dopo che gli operatori portuali e navali abbiano avuto tempo sufficiente per effettuare gli investimenti necessari, le deroghe in caso di indisponibilità o incompatibilità degli OPS dovrebbero essere limitate, al fine di fornire gli incentivi necessari per tali investimenti ed evitare la concorrenza sleale. **Al fine di garantire la piena interoperabilità, i porti dovrebbero attrezzare i loro ormeggi e gli armatori le loro navi con impianti elettrici conformi alle norme applicabili.** A partire dal 2035 gli operatori navali dovrebbero pianificare attentamente i loro scali **nei porti TEN-T disciplinati dal regolamento XXXX-XXX (regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi)** per garantire di poter svolgere le loro attività senza emettere inquinanti atmosferici e gas a effetto serra all'ormeggio e compromettere l'ambiente nelle aree costiere e nelle città portuali. Dovrebbe essere mantenuto un numero limitato di deroghe in caso di indisponibilità o di incompatibilità degli OPS al fine di prevedere la possibilità di modifiche occasionali dell'ultimo minuto degli orari di scalo e di scali in porti con attrezzature incompatibili. **Al fine di mitigare il rischio di attivi non recuperabili, di incompatibilità dell'infrastruttura OPS a bordo e all'ormeggio nonché di squilibri nella domanda e nell'offerta di combustibili alternativi, dovrebbero essere organizzati frequenti incontri di consultazione tra i portatori di interesse, al fine di discutere e adottare decisioni su requisiti e piani futuri.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 33**Proposta di regolamento****Considerando 24 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(24 bis) *Gli obiettivi di fornitura dell'OPS fissati al regolamento XXXX-XXX (regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi) tengono conto delle tipologie di navi servite e dei rispettivi volumi di traffico dei porti marittimi. L'obbligo di collegarsi all'OPS durante l'ormeggio non dovrebbe applicarsi alle navi che fanno scalo in porti esentati dall'obbligo relativo all'OPS a norma di tale regolamento, a meno che il porto non disponga di OPS installati e disponibili all'ormeggio occupato. In caso di scalo in un porto non TEN-T in cui è disponibile un OPS, la nave dovrebbe collegarsi all'OPS durante l'ormeggio.*

Emendamento 34**Proposta di regolamento****Considerando 24 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(24 ter) *Anche se l'OPS costituisce un importante strumento per ridurre le emissioni locali di inquinanti atmosferici, il suo potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dipende interamente dal mix energetico che viene fornito attraverso i cavi. Per realizzare appieno il potenziale climatico e ambientale dell'OPS, gli Stati membri dovrebbero aumentare la capacità e la connettività delle reti elettriche e continuare a ridurre l'intensità di gas a effetto serra dei propri mix energetici, onde fornire ai porti energia elettrica a prezzi accessibili, programmabile e ottenuta senza ricorrere ai combustibili fossili.*

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 35
Proposta di regolamento
Considerando 24 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(24 quater) *L'attuazione del presente regolamento dovrebbe tenere in debito conto i diversi modelli di governance seguiti nei porti dell'Unione, in particolare per quanto riguarda la responsabilità di emettere i certificati che esentano le navi dall'obbligo di collegarsi all'OPS.*

Emendamento 36
Proposta di regolamento
Considerando 24 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(24 quinquies) *Il coordinamento tra porti e operatori navali è fondamentale per garantire agevoli procedure di collegamento all'energia elettrica da terra nei porti. Gli operatori navali dovrebbero informare i porti di scalo circa la propria intenzione di collegarsi all'energia elettrica da terra e la quantità di energia elettrica di cui necessitano durante detto scalo, in particolare quando tale energia supera le esigenze stimate per la categoria di nave in questione.*

Emendamento 37
Proposta di regolamento
Considerando 25

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 38
Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 39
Proposta di regolamento
Considerando 27

Testo della Commissione

- (27) **La** certificazione dei combustibili è essenziale per conseguire gli obiettivi del presente regolamento e garantire l'integrità ambientale dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che si prevede saranno utilizzati nel settore marittimo. Tale certificazione dovrebbe essere effettuata mediante una procedura trasparente e non discriminatoria. Al fine di agevolare la certificazione e limitare gli oneri amministrativi, la certificazione dei biocarburanti, del biogas, dei carburanti rinnovabili di origine non biologica e dei carburanti derivanti da carbonio riciclato dovrebbe basarsi sulle norme stabilite dalla direttiva (UE) 2018/2001. Questo approccio alla certificazione dovrebbe applicarsi anche ai combustibili di cui ci si è riforniti al di fuori dell'Unione, che dovrebbero essere considerati combustibili importati, in modo analogo a quanto stabilito dalla direttiva (UE) 2018/2001. Quando le società intendono discostarsi dai valori predefiniti previsti da tale direttiva o dal presente nuovo quadro normativo, ciò dovrebbe avvenire solo quando i valori possono essere certificati da uno dei sistemi volontari riconosciuti a norma della direttiva (UE) 2018/2001 (per i valori «well-to-tank») o mediante **prove di laboratorio o** misurazioni dirette delle emissioni (per i valori «tank-to-wake»).

Emendamento

- (27) **Un solido sistema di certificazione e monitoraggio** dei combustibili è essenziale per conseguire gli obiettivi del presente regolamento e garantire l'integrità ambientale dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che si prevede saranno utilizzati nel settore marittimo. Tale certificazione dovrebbe essere effettuata mediante una procedura trasparente e non discriminatoria. Al fine di agevolare la certificazione e limitare gli oneri amministrativi, la certificazione dei biocarburanti, del biogas, dei carburanti rinnovabili di origine non biologica e dei carburanti derivanti da carbonio riciclato dovrebbe basarsi sulle norme stabilite dalla direttiva (UE) 2018/2001. Questo approccio alla certificazione dovrebbe applicarsi anche ai combustibili di cui ci si è riforniti al di fuori dell'Unione, che dovrebbero essere considerati combustibili importati, in modo analogo a quanto stabilito dalla direttiva (UE) 2018/2001. Quando le società intendono discostarsi dai valori predefiniti previsti da tale direttiva o dal presente nuovo quadro normativo, ciò dovrebbe avvenire solo quando i valori possono essere certificati da uno dei sistemi volontari riconosciuti a norma della direttiva (UE) 2018/2001 (per i valori «well-to-tank») o mediante misurazioni dirette delle emissioni (per i valori «tank-to-wake»).

Emendamento 40
Proposta di regolamento
Considerando 27 bis (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

- (27 bis) **L'affidabilità e l'accuratezza delle informazioni relative alle caratteristiche dei combustibili sono essenziali ai fini dell'applicazione del presente regolamento. I fornitori di combustibili che hanno dimostrato di aver fornito informazioni fuorvianti o inesatte sull'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili forniti dovrebbero essere soggetti a una sanzione. I fornitori di combustibili che hanno ripetutamente fornito informazioni false o fuorvianti dovrebbero essere inseriti nella lista nera dei sistemi di certificazione di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 (direttiva sulle energie rinnovabili). In questi casi, eventuali combustibili di cui ci si è riforniti presso gli impianti di suddetti fornitori dovrebbero essere considerati come contenenti lo stesso fattore di emissione del combustibile fossile meno favorevole.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 41
Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione

(28) La verifica da parte di verificatori accreditati dovrebbe garantire l'accuratezza e la completezza del monitoraggio e della comunicazione da parte delle società e la conformità al presente regolamento. Per garantire l'imparzialità, è opportuno che i verificatori siano soggetti giuridici indipendenti e competenti e che siano accreditati da organismi nazionali di accreditamento istituiti a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

Emendamento

(28) La verifica da parte di verificatori accreditati dovrebbe garantire l'accuratezza e la completezza del monitoraggio e della comunicazione da parte delle società e la conformità al presente regolamento. Per garantire l'imparzialità **e l'efficacia**, è opportuno che i verificatori siano soggetti giuridici indipendenti e competenti e che siano accreditati **e supervisionati** da organismi nazionali di accreditamento istituiti a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

Emendamento 42
Proposta di regolamento
Considerando 31 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 bis) *Le imprese e i fornitori di combustibili potrebbero, mediante accordi contrattuali, concordare impegni reciproci per la produzione, la fornitura e l'acquisto di quantitativi prestabiliti di determinati combustibili. Tali accordi contrattuali dovrebbero anche coprire la responsabilità e stabilire le condizioni per la compensazione finanziaria nei casi in cui i combustibili non siano messi a disposizione come concordato.*

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Considerando 36

Testo della Commissione

- (36) La sanzione imposta per ogni scalo in porto non conforme dovrebbe essere proporzionata al costo di utilizzo dell'elettricità ed essere sufficientemente elevata da avere un effetto dissuasivo dall'uso di fonti energetiche più inquinanti. La sanzione dovrebbe basarsi sulla potenza installata a bordo della nave, espressa in megawatt, moltiplicata per un importo fisso in EUR per ora di sosta all'ormeggio. A causa della mancanza di dati precisi sul costo della fornitura di OPS nell'Unione, tale tariffa dovrebbe essere basata sul prezzo medio UE dell'energia elettrica per i consumatori non domestici moltiplicato per due per tenere conto di altri oneri relativi alla fornitura del servizio, compresi, tra l'altro, i costi di connessione e il recupero degli investimenti.

Emendamento

- (36) La sanzione imposta per ogni scalo in porto non conforme dovrebbe essere proporzionata al costo di utilizzo dell'elettricità ed essere sufficientemente elevata da avere un effetto dissuasivo dall'uso di fonti energetiche più inquinanti. La sanzione dovrebbe basarsi sulla potenza installata a bordo della nave, espressa in megawatt, moltiplicata per un importo fisso in EUR per ora di sosta all'ormeggio. A causa della mancanza di dati precisi sul costo della fornitura di OPS nell'Unione, tale tariffa dovrebbe essere basata sul prezzo medio UE **più aggiornato** dell'energia elettrica per i consumatori non domestici moltiplicato per due per tenere conto di altri oneri relativi alla fornitura del servizio, compresi, tra l'altro, i costi di connessione e il recupero degli investimenti.

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Considerando 37

Testo della Commissione

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

Emendamento

- (37) Le entrate generate dal pagamento delle sanzioni dovrebbero essere **destinate al settore marittimo e utilizzate per promuoverne la decarbonizzazione, compreso il sostegno allo sviluppo, alla produzione e alla diffusione di combustibili alternativi, all'infrastruttura per i combustibili alternativi e all'infrastruttura OPS, nonché a nuove tecnologie innovative**. A tal fine, tali entrate dovrebbero essere assegnate al Fondo **Oceano** di cui all'articolo 3 **octies bis ter** della direttiva 2003/87/CE.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 45
Proposta di regolamento
Considerando 39

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 46
Proposta di regolamento
Considerando 40

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 47
Proposta di regolamento
Considerando 42

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 48
Proposta di regolamento
Considerando 42 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- (42 bis) **Per garantire condizioni di parità a livello internazionale e massimizzare l'impatto ambientale della legislazione sui combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero promuovere, in seno all'IMO e ad altre organizzazioni internazionali, solidi sistemi di certificazione e monitoraggio dei combustibili rinnovabili.**

Emendamento 49
Proposta di regolamento
Considerando 42 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- (42 ter) **La Commissione dovrebbe garantire l'attuazione e la disponibilità di strumenti per la collaborazione e lo scambio di migliori pratiche per il settore del trasporto marittimo, come definito negli orientamenti per legiferare meglio ^(1 bis).**

^(1 bis) Commissione europea, Bruxelles, documento di lavoro dei servizi della Commissione, Orientamenti per legiferare meglio, 3.11.2021, SWD(2021)0305.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 50
Proposta di regolamento
Considerando 43

Testo della Commissione

- (43) L'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive da parte delle navi in arrivo, all'interno o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro dell'Unione non è un obiettivo che può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri senza rischiare di introdurre ostacoli al mercato interno e distorsioni della concorrenza tra i porti e tra gli operatori marittimi. Tale obiettivo può essere conseguito meglio introducendo norme uniformi a livello dell'Unione che creino incentivi economici per gli operatori marittimi affinché continuino a operare senza ostacoli rispettando nel contempo gli obblighi in materia di uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

Emendamento

- (43) **Lo sviluppo e** l'utilizzo **su larga scala** di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive da parte delle navi in arrivo, all'interno o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro dell'Unione non è un obiettivo che può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri senza rischiare di introdurre ostacoli al mercato interno e distorsioni della concorrenza tra i porti e tra gli operatori marittimi. Tale obiettivo può essere conseguito meglio introducendo norme uniformi a livello dell'Unione che creino incentivi economici per gli operatori marittimi affinché continuino a operare senza ostacoli rispettando nel contempo gli obblighi in materia di uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

Emendamento 51
Proposta di regolamento
Articolo 1 — comma 1 — lettera a

Testo della Commissione

- a) **il** limite dell'intensità dei gas a effetto serra («GHG») dell'energia usata a bordo da una nave in arrivo, all'interno o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e

Emendamento

- a) **un** limite dell'intensità dei gas a effetto serra («GHG») dell'energia usata a bordo da una nave in arrivo, all'interno o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e

Emendamento 52
Proposta di regolamento
Articolo 1 — comma 1 — lettera b

Testo della Commissione

- b) l'**obbligo** di usare l'alimentazione elettrica da terra o una tecnologia a zero emissioni nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro,

Emendamento

- b) un **obbligo** di usare l'alimentazione elettrica da terra o una tecnologia a zero emissioni nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 1 — comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

L'obiettivo è di aumentare l'uso costante di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive **nel trasporto marittimo** in tutta l'Unione, **in linea con l'obiettivo dell'Unione di conseguire la neutralità climatica al più tardi entro il 2050 e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi**, garantendo nel contempo il buon funzionamento del traffico marittimo, **creando opportunità di sviluppo per il settore marittimo** ed evitando distorsioni nel mercato interno.

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 2 — comma 1 — parte introduttiva

Testo della Commissione

Il presente regolamento si applica a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, indipendentemente dalla loro bandiera per quanto **riguarda**:

Emendamento

Il presente regolamento si applica a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, indipendentemente dalla loro bandiera per quanto **concerne**:

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 2 — comma 1 — lettera b

Testo della Commissione

b) la totalità dell'energia utilizzata per le tratte da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro a un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, **e**

Emendamento

b) la totalità dell'energia utilizzata per le tratte da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro a un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro,

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 2 — comma 1 — lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) metà dell'energia utilizzata per le tratte che partono da un porto di scalo o che arrivano a un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 2 — comma 1 — lettera c

Testo della Commissione

- c) **la metà** dell'energia utilizzata per le tratte che partono da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro o che arrivano a un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, in cui l'ultimo o il successivo porto di scalo è sotto la giurisdizione di un paese terzo.

Emendamento

- c) **metà** dell'energia utilizzata per le tratte che partono da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro o che arrivano a un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, in cui l'ultimo o il successivo porto di scalo è sotto la giurisdizione di un paese terzo.

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 2 — comma 2

Testo della Commissione

Il presente regolamento non si applica alle navi da guerra, ai macchinari navali ausiliari, ai pescherecci, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, **alle navi senza mezzi di propulsione meccanica** o alle navi di Stato usate per scopi non commerciali.

Emendamento

Il presente regolamento non si applica alle navi da guerra, ai macchinari navali ausiliari, ai pescherecci, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale o alle navi di Stato usate per scopi non commerciali.

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 2 — comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce l'elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi esclusi dalla definizione di porti di scalo per navi portacontainer di cui al presente regolamento.

In seguito, almeno ogni due anni, la Commissione adotta atti di esecuzione che aggiornano tale elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi esclusi dalla definizione di porti di scalo per navi portacontainer di cui al presente regolamento.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Testo della Commissione

Emendamento

Tali atti di esecuzione elencano i porti di trasbordo di container limitrofi situati al di fuori dell'Unione, ma a meno di 300 miglia nautiche dal territorio dell'Unione, nei quali la quota di trasbordo di container, misurata in unità equivalenti a venti piedi, supera il 65 % del traffico totale di container di tale porto durante l'ultimo periodo di dodici mesi per il quale sono disponibili dati pertinenti.

Ai fini di tale elenco, i container sono considerati trasbordati quando sono scaricati da una nave al porto al solo scopo di caricarli su un'altra nave. Non sono inclusi i porti situati in un paese terzo che applica effettivamente misure altrettanto ambiziose quanto i requisiti di cui al presente regolamento.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 2 — comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Per quanto riguarda l'energia utilizzata per le tratte effettuate da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro situato in un'isola con meno di 100 000 residenti permanenti, e per quanto riguarda l'energia utilizzata durante la loro sosta in un porto di scalo dell'isola corrispondente, gli Stati membri possono esentare determinate rotte e porti dall'applicazione del paragrafo 1, lettere a) e b). Gli Stati membri notificano tali esenzioni prima della loro entrata in vigore alla Commissione, che le pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 61**Proposta di regolamento****Articolo 2 — comma 2 quater (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

Per quanto riguarda l'energia utilizzata per le tratte tra un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e un altro porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e per quanto riguarda l'energia utilizzata durante la sosta nel porto di scalo delle corrispondenti regioni ultraperiferiche, gli Stati membro possono esentare determinate rotte e porti dall'applicazione del paragrafo 1, lettere a) e b bis). Gli Stati membri notificano tali esenzioni prima della loro entrata in vigore alla Commissione, che le pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029. Nulla osta a che gli Stati membri, le loro regioni e i loro territori decidano di non applicare tale esenzione o di porre fine a qualsiasi esenzione da essi concessa prima del 31 dicembre 2029.

Emendamento 62**Proposta di regolamento****Articolo 2 — comma 2 quinquies (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

Per quanto riguarda l'energia utilizzata per le tratte effettuate nell'ambito di un contratto di servizio pubblico o per le tratte effettuate da navi soggette a obblighi di servizio pubblico a norma del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, gli Stati membri possono esentare determinate rotte dall'applicazione del paragrafo 1. Gli Stati membri notificano tali esenzioni prima della loro entrata in vigore alla Commissione, che le pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029.

Emendamento 63**Proposta di regolamento****Articolo 2 — comma 2 sexies (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

La Commissione monitora costantemente l'impatto del presente regolamento sul dirottamento del carico, in particolare attraverso i porti di trasbordo nei paesi vicini. Qualora individui importanti impatti negativi sui porti dell'Unione, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio proposte legislative volte a modificare il presente regolamento. In particolare, la Commissione analizza l'impatto del presente regolamento sulle regioni ultraperiferiche e sulle isole e, se del caso, propone modifiche all'ambito di applicazione del presente regolamento.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera h

Testo della Commissione

h) «fonti di energia sostitutive»: energia **eolica o solare** rinnovabile generata a bordo o energia elettrica fornita mediante alimentazione elettrica da terra;

Emendamento

h) «fonti di energia sostitutive»: energia rinnovabile generata a bordo o energia elettrica fornita mediante alimentazione elettrica da terra;

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h bis) «propulsione eolica» o «propulsione assistita dal vento»: una tecnica di propulsione che contribuisce principalmente o in via ausiliaria alla propulsione di qualunque tipo di imbarcazione grazie all'energia del vento, catturata durante la navigazione;

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera i

Testo della Commissione

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

Emendamento

i) «porto di scalo»: **il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare una parte sostanziale delle sue merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri; di conseguenza sono esclusi le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, cambiare l'equipaggio, effettuare una sosta in bacino di carenaggio o riparazioni alla nave e/o alle sue attrezzature, le soste in porto perché la nave necessita di assistenza o è in situazione di pericolo, o i trasferimenti da nave a nave effettuati al di fuori dei porti e le soste per il solo scopo di trovare un riparo da condizioni meteorologiche avverse o rese necessarie da attività di ricerca e salvataggio, come pure le soste delle navi portacontainer in un porto di trasbordo di container limitrofo;**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera m

Testo della Commissione

m) «nave all'ormeggio»: nave ***all'ormeggio quale definita all'articolo 3, lettera n), del regolamento (UE) 2015/757;***

Emendamento

m) «nave all'ormeggio»: nave ***ormeggiata in sicurezza a una banchina in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro per le operazioni di carico, scarico, imbarco o sbarco di passeggeri o stazionamento (hotelling), compreso il periodo trascorso senza effettuare tali operazioni;***

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera n

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera q bis (nuova)

Testo della Commissione

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera q ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

q ter) «navigazione in condizioni di ghiaccio»: la navigazione di una nave di classe ghiaccio in una zona marittima situata all'interno del limite dei ghiacci;

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera q quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

q quater) «limite dei ghiacci»: demarcazione in un momento dato tra il mare aperto e qualsiasi tipo di ghiaccio marino, sia esso fisso o galleggiante;

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 3 — comma 1 — lettera r

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 4 — paragrafo 2 — trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

— **-13 %** dal 1° gennaio 2035;

— **-20 %** dal 1° gennaio 2035;

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 74**Proposta di regolamento****Articolo 4 — paragrafo 2 — trattino 4***Testo della Commissione*— **-26 %** dal 1° gennaio 2040;*Emendamento*— **-38 %** dal 1° gennaio 2040;**Emendamento 75****Proposta di regolamento****Articolo 4 — paragrafo 2 — trattino 5***Testo della Commissione*— **-59 %** dal 1° gennaio 2045;*Emendamento*— **-64 %** dal 1° gennaio 2045;**Emendamento 76****Proposta di regolamento****Articolo 4 — paragrafo 2 — trattino 6***Testo della Commissione*— **-75 %** dal 1° gennaio 2050.*Emendamento*— **-80 %** dal 1° gennaio 2050.**Emendamento 77****Proposta di regolamento****Articolo 4 — paragrafo 2 — comma 1***Testo della Commissione*

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Articolo 4 — paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. L'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave è calcolata come la quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia conformemente alla metodologia di cui all'allegato I. **Per le navi di una classe ghiaccio è applicato un fattore di correzione inteso a dedurre il maggior consumo di carburante legato alla navigazione in condizioni di ghiaccio.**

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 4 — paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. I valori predefiniti indicati nell'allegato II del presente regolamento costituiscono la base per il calcolo dei fattori di emissione. Se esistono valori reali verificati mediante certificazioni o misurazioni dirette delle emissioni, è possibile utilizzare piuttosto tali valori reali.

Emendamento 80

Proposta di regolamento

Articolo 4 — paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato II per includere i fattori di emissione «well-to-wake» relativi a eventuali nuove fonti di energia, per adeguare i fattori di emissione esistenti in modo da garantire la coerenza con le future norme internazionali o con la legislazione dell'Unione nel settore dell'energia **e per assicurare che essi siano il più rappresentativi possibile delle emissioni reali in tutte le fasi del ciclo di vita del combustibile in base alle migliori conoscenze scientifiche e tecniche disponibili.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 4 — paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Sono organizzate consultazioni tra gli enti di gestione dei porti, gli operatori dei terminal, gli armatori, gli operatori navali, i fornitori di combustibile e altri portatori di interessi al fine di garantire la cooperazione per quanto riguarda la fornitura di combustibili alternativi programmata ed effettuata nei singoli porti, nonché per quanto riguarda la domanda prevista da parte delle navi che fanno scalo in tali porti.

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 4 bis

Utilizzo dei carburanti rinnovabili di origine non biologica

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, se del caso avvalendosi del meccanismo di scambio dei crediti istituito dalla direttiva XXXX [direttiva sulle energie rinnovabili], per garantire che i carburanti rinnovabili di origine non biologica siano messi a disposizione nei porti situati nel loro territorio.
2. Dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2034 è utilizzato il moltiplicatore «2» nel denominatore dell'equazione (1) riportata all'allegato I per il calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo, al fine di ricompensare le imprese per l'utilizzo di carburanti rinnovabili di origine non biologica.
3. Dal 1° gennaio 2030, almeno il 2 % dell'energia media annua usata a bordo di una nave deve essere ottenuto con carburanti rinnovabili di origine non biologica conformi all'articolo 9, paragrafo 1, lettera b).
4. Fino al 31 dicembre 2034 il paragrafo 3 non si applica alle società e alle loro controllate che gestiscono un massimo di tre navi che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, primo comma.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Testo della Commissione

Emendamento

5. *Al più tardi entro il 2028, la Commissione valuta l'obbligo di cui al paragrafo 3 al fine di adeguarlo se:*

- *sussistono serie preoccupazioni in merito alla capacità di produzione, alla disponibilità o al prezzo dei carburanti rinnovabili di origine non biologica; oppure*
- *vi è una sostanziale riduzione dei costi e una disponibilità geograficamente globale di carburanti rinnovabili di origine non biologica e sussiste la necessità di aumentare il livello del sottocontingente per conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione.*

6. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 per stabilire i criteri di tale valutazione e adeguare gli obblighi di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 3, e all'allegato V, se ritenuto necessario alla luce della valutazione effettuata a norma del paragrafo 5.*

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

1. A decorrere dal 1° gennaio 2030, una nave all'ormeggio in un porto di scalo **interessato dall'articolo 9 del regolamento XXXX/XXX (regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi)** è tenuta a collegarsi all'alimentazione elettrica da terra e a utilizzarla per soddisfare tutte le esigenze di energia **elettrica** durante l'ormeggio. **Nel caso in cui un porto non TEN-T abbia installato volontariamente l'OPS, le navi che vi fanno scalo aventi a bordo apparecchiature compatibili si collegano all'OPS, se disponibile all'ormeggio occupato.**

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 3 — lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) che utilizzano tecnologie a zero emissioni, come specificato nell'allegato III;

b) che utilizzano tecnologie a zero emissioni, come specificato nell'allegato III, **a condizione che ottengano una riduzione costante delle emissioni equivalente alla riduzione di emissioni che si sarebbe ottenuta utilizzando l'alimentazione elettrica da terra;**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 3 — lettera d

Testo della Commissione

- d) che non sono in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra a causa dell'indisponibilità di punti di connessione in un porto;

Emendamento

- d) che non sono in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra a causa dell'indisponibilità di punti di connessione in un porto, **anche a causa di una (temporanea) mancanza di capacità di rete, compreso durante i picchi (stagionali) di domanda di energia elettrica da parte delle navi all'ormeggio;**

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 3 — lettera e

Testo della Commissione

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

Emendamento

- e) che non sono in grado di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra perché l'impianto a terra nel porto non è compatibile con le apparecchiature a bordo per l'alimentazione elettrica da terra, **a condizione che l'impianto per il collegamento a terra a bordo della nave sia certificato conformemente alle norme specificate nell'allegato II del regolamento XXXX/XXX (regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi) per i sistemi di collegamento a terra delle navi adibite alla navigazione marittima;**

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Gli operatori navali comunicano in anticipo ai porti in cui fanno scalo la loro intenzione di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra o di utilizzare una tecnologia a zero emissioni quale definita nell'allegato III del presente regolamento. Gli operatori navali comunicano altresì, se del caso, la quantità di energia elettrica che prevedono di richiedere durante lo scalo e forniscono informazioni in merito alle apparecchiature disponibili a bordo per l'alimentazione elettrica.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 88

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato III per inserire i riferimenti alle nuove tecnologie nell'elenco delle tecnologie a zero emissioni applicabili o **dei** criteri per il loro uso, qualora tali nuove tecnologie siano **ritenute** equivalenti alle tecnologie elencate in tale allegato alla luce del progresso scientifico e tecnico.

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato III per inserire i riferimenti alle nuove tecnologie nell'elenco delle tecnologie a zero emissioni applicabili o **modificare i** criteri per il loro uso, qualora tali nuove tecnologie **o i criteri di utilizzo** siano **ritenuti** equivalenti **o migliori rispetto** alle tecnologie elencate in tale allegato alla luce del progresso scientifico e tecnico.

Emendamento 89

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 90

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 91

Proposta di regolamento

Articolo 5 — paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. Sono organizzate consultazioni tra gli enti di gestione dei porti, gli operatori dei terminal, gli armatori, gli operatori navali, i fornitori di OPS, i gestori della rete e altri portatori di interessi al fine di garantire la cooperazione per quanto riguarda l'infrastruttura OPS programmata e realizzata nei singoli porti, nonché per quanto riguarda la domanda prevista da parte delle navi che fanno scalo in tali porti.

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Articolo 6 — paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 7 — paragrafo 3 — lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 94

Proposta di regolamento

Articolo 7 — paragrafo 3 — lettera k

Testo della Commissione

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

Emendamento

k) una descrizione del metodo da adottare per calcolare i dati surrogati per colmare le lacune nei dati **o per individuare e correggere gli errori nei dati;**

Emendamento 95

Proposta di regolamento

Articolo 7 — paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

3 bis. Se l'energia supplementare richiesta in ragione della classe ghiaccio della nave deve essere esclusa dal calcolo dell'energia utilizzata a bordo, il piano di monitoraggio comprende anche:

- a) informazioni sulla classe ghiaccio della nave;**
- b) una descrizione della procedura per monitorare la distanza percorsa per l'intera tratta; inoltre**
- c) in caso di navigazione in condizioni di ghiaccio, la data e l'ora della navigazione in condizioni di ghiaccio, il consumo di carburante e l'energia fornita da fonti di energia sostitutive o da una tecnologia a zero emissioni, come specificato nell'allegato III, quando naviga in condizioni di ghiaccio.**

Emendamento 96

Proposta di regolamento

Articolo 8 — paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le società verificano periodicamente, e almeno una volta all'anno, se il piano di monitoraggio della nave riflette la natura e il funzionamento della nave e se sia possibile migliorare i dati in esso contenuti.

Emendamento

1. Le società verificano periodicamente, e almeno una volta all'anno, se il piano di monitoraggio della nave riflette la natura e il funzionamento della nave e se sia possibile migliorare, **correggere o aggiornare** i dati in esso contenuti.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 97

Proposta di regolamento

Articolo 8 — paragrafo 2 — parte introduttiva

Testo della Commissione

2. Le società modificano il piano di monitoraggio nelle situazioni seguenti:

Emendamento

2. Le società modificano il piano di monitoraggio **senza indebito ritardo** nelle situazioni seguenti:

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Articolo 8 — paragrafo 2 — lettera e bis (nuova)

*Testo della Commissione**Emendamento*

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

Emendamento 99

Proposta di regolamento

Articolo 9 — paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 100

Proposta di regolamento

Articolo 9 — paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. Le società hanno il diritto di discostarsi dai valori predefiniti per i fattori di emissione «tank-to-wake», a condizione che i valori reali siano certificati mediante misurazioni dirette delle emissioni, conformemente **ai sistemi di certificazione e verifica esistenti stabiliti nella direttiva (UE) 2018/2001 e nella direttiva (UE) XXXX/XXXX (direttiva sul gas)**. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le norme relative all'esecuzione delle misurazioni dirette delle emissioni.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 101
Proposta di regolamento
Articolo 9 bis (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

Articolo 9 bis

Certificazione di altri combustibili

- 1. Le società hanno il diritto di discostarsi dai valori predefiniti stabiliti per i fattori di emissione «well-to-tank» di tutti gli altri combustibili, a condizione che i valori reali siano stabiliti mediante certificazioni o misurazioni dirette delle emissioni.**
- 2. Le società hanno il diritto di discostarsi dai valori predefiniti stabiliti per i fattori di emissione «tank-to-wake» di tutti gli altri combustibili, a condizione che i valori reali siano certificati mediante misurazioni dirette delle emissioni.**
- 3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo norme relative alla certificazione delle emissioni «well-to-tank» reali e norme relative all'esecuzione delle misurazioni dirette delle emissioni.**

Emendamento 102
Proposta di regolamento
Articolo 10 — paragrafo 1

*Testo della Commissione**Emendamento*

1. Il verificatore valuta la conformità del piano di monitoraggio ai requisiti stabiliti negli articoli da 6 a 9. Se la valutazione del verificatore individua delle non conformità a tali requisiti, la società interessata rivede di conseguenza il proprio piano di monitoraggio e presenta il piano rivisto al verificatore per la valutazione finale prima che il periodo di riferimento abbia inizio. La società interessata concorda con il verificatore il periodo di tempo necessario per apportare tali revisioni. Tale periodo, in ogni caso, non va oltre l'inizio del periodo di riferimento.

1. Il verificatore valuta la conformità del piano di monitoraggio ai requisiti stabiliti negli articoli da 6 a 9. Se la valutazione del verificatore individua delle non conformità a tali requisiti, la società interessata rivede di conseguenza il proprio piano di monitoraggio **senza indebito ritardo** e presenta il piano rivisto al verificatore per la valutazione finale prima che il periodo di riferimento abbia inizio. La società interessata concorda con il verificatore il periodo di tempo necessario per apportare tali revisioni. Tale periodo, in ogni caso, non va oltre l'inizio del periodo di riferimento.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 103
Proposta di regolamento
Articolo 10 — paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 104
Proposta di regolamento
Articolo 11 — paragrafo 2 — lettera d

Testo della Commissione

d) l'uso dell'alimentazione elettrica da terra o la presenza **di** deroghe certificate a norma dell'articolo 5, paragrafo 5.

Emendamento

d) l'uso dell'alimentazione elettrica da terra o la presenza **delle** deroghe **di cui all'articolo 5, paragrafo 3**, certificate a norma dell'articolo 5, paragrafo 5.

Emendamento 105
Proposta di regolamento
Articolo 11 — paragrafo 3 — lettera d

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 106
Proposta di regolamento
Articolo 12 — paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il verificatore individua i potenziali rischi legati al processo di monitoraggio e comunicazione, confrontando quantità, tipo e fattore di emissione dell'energia usata a bordo dalle navi con i dati stimati sulla base dei dati di localizzazione e delle caratteristiche delle navi come la potenza del motore installato. Qualora vengano riscontrate divergenze significative, il verificatore effettua ulteriori analisi.

Emendamento

1. Il verificatore individua i potenziali rischi legati al processo di monitoraggio e comunicazione, confrontando quantità, tipo e fattore di emissione dell'energia usata a bordo dalle navi con i dati stimati sulla base dei dati di localizzazione e delle caratteristiche delle navi come la potenza del motore installato. Qualora vengano riscontrate divergenze significative **che comprometterebbero il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento**, il verificatore effettua ulteriori analisi.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 107
Proposta di regolamento
Articolo 13 — paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. I verificatori sono accreditati per le attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento da un organismo nazionale di accreditamento a norma del regolamento (CE) n. 765/2008. ***L'organismo nazionale di accreditamento notifica periodicamente alla Commissione l'elenco dei verificatori accreditati, corredato di tutte le informazioni di contatto pertinenti.***

Emendamento 108
Proposta di regolamento
Articolo 13 — paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli organismi nazionali di accreditamento si assicurano che il verificatore:

- a) abbia competenze in materia di navigazione;***
- b) disponga sempre di personale significativo in ambito tecnico e di supporto, commisurato al numero di navi che verifica;***
- c) sia in grado di assegnare a ogni luogo di lavoro, in funzione delle esigenze, mezzi e personale commisurati alle attività da svolgere conformemente ai vari compiti elencati al capo V del presente regolamento.***

Emendamento 109
Proposta di regolamento
Articolo 13 — paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Onde evitare potenziali conflitti di interesse, le entrate del verificatore non dipendono in modo sostanziale da un'unica società.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 110
Proposta di regolamento
Articolo 13 — paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 111
Proposta di regolamento
Articolo 14 — paragrafo 1 — lettera c

Testo della Commissione

c) la quantità di ciascun tipo di combustibile consumato all'ormeggio e in mare;

Emendamento

c) la quantità di ciascun tipo di combustibile consumato all'ormeggio e in mare, **compresa la quantità di energia elettrica prelevata all'ormeggio a fini di navigazione;**

Emendamento 112
Proposta di regolamento
Articolo 14 — paragrafo 1 — lettera d

Testo della Commissione

d) i fattori di emissione «well-to-wake» («dal pozzo alla scia») per ciascun tipo di combustibile consumato all'ormeggio e in mare, ripartiti in emissioni «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio»), «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia») ed emissioni fuggitive, comprendenti tutti i gas a effetto serra pertinenti;

Emendamento

d) i fattori di emissione «well-to-wake» («dal pozzo alla scia») per ciascun tipo di combustibile, **compresa l'energia elettrica prelevata dall'alimentazione da terra**, consumato all'ormeggio e in mare, ripartiti in emissioni «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio»), «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia») ed emissioni fuggitive, comprendenti tutti i gas a effetto serra pertinenti;

Emendamento 113
Proposta di regolamento
Articolo 14 — paragrafo 1 — lettera e

Testo della Commissione

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

Emendamento

e) la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata all'ormeggio e in mare, **ivi inclusi i combustibili, l'energia elettrica, l'energia eolica e l'energia solare.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 114

Proposta di regolamento

Articolo 14 — paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Se l'energia supplementare richiesta in ragione della classe ghiaccio della nave deve essere esclusa dall'energia utilizzata a bordo, il piano di monitoraggio comprende anche:

- a) la classe ghiaccio della nave;
- b) la data e l'ora della navigazione in condizioni di ghiaccio;
- c) la quantità di ciascun tipo di combustibile consumato durante la navigazione in condizioni di ghiaccio;
- d) la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata durante la navigazione in condizioni di ghiaccio;
- e) la distanza percorsa durante la navigazione in condizioni di ghiaccio;
- f) la distanza percorsa durante la tratta;
- g) la quantità di ciascun tipo di combustibile consumato in mare; nonché
- h) la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata in mare.

Emendamento 115

Proposta di regolamento

Articolo 14 — paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 116

Proposta di regolamento

Articolo 15 — paragrafo 2 — lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) **raccoglie tali informazioni, fornite a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, e le comunica all'autorità competente dello Stato membro.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 117

Proposta di regolamento

Articolo 15 — paragrafo 2 — lettera d

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 118

Proposta di regolamento

Articolo 15 — paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Sulla base delle informazioni fornite dal verificatore, l'autorità competente dello Stato membro calcola l'importo delle sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e 2, e lo notifica alla società.

Emendamento 119

Proposta di regolamento

Articolo 15 — paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. L'autorità di riferimento di una società di navigazione è:

- a) nel caso di una società di navigazione registrata in uno Stato membro, lo Stato membro in cui la società di navigazione è registrata;
- b) nel caso di una società di navigazione non registrata in uno Stato membro, lo Stato membro che ha registrato il maggior numero stimato di scali durante le tratte effettuate da tale società di navigazione negli ultimi due anni di monitoraggio, rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 2;
- c) nel caso di una società di navigazione che non è registrata in uno Stato membro e che non ha effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 nei due anni di monitoraggio precedenti, l'autorità di riferimento è lo Stato membro da cui la società di navigazione ha iniziato la sua prima tratta che rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 2.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 120
Proposta di regolamento
Articolo 16 — paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. La Commissione sviluppa e aggiorna una banca dati elettronica sulla conformità, **integrata con il sistema THE-TIS-MRV istituito a norma del regolamento (UE) 2015/757**, e ne garantisce il funzionamento, ai fini del monitoraggio della conformità agli articoli 4 e 5. La banca dati sulla conformità è utilizzata per registrare il saldo di conformità delle navi, **il ricorso alle deroghe di cui all'articolo 5, paragrafo 3**, l'uso dei meccanismi di flessibilità di cui agli articoli 17 e 18, **e le sanzioni applicate a norma dell'articolo 20**. È accessibile alle società, ai verificatori, alle autorità competenti e alla Commissione.

Emendamento 121
Proposta di regolamento
Articolo 16 — paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Le società sono autorizzate ad accantonare l'eccedenza di conformità dalle navi non soggette al presente regolamento con propulsione completamente a energia rinnovabile come l'energia eolica o solare, purché tali navi non siano utilizzate esclusivamente da diporto.

Emendamento 122
Proposta di regolamento
Articolo 16 — paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 123
Proposta di regolamento
Articolo 17 — paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Qualora la nave presenti **un'eccedenza di conformità** per il periodo di riferimento, la società può cumularla con il saldo di conformità della stessa nave per il periodo di riferimento successivo. La società registra nella banca dati sulla conformità l'accantonamento dell'eccedenza di conformità per il periodo di riferimento successivo, previa approvazione del proprio verificatore. Una volta rilasciato il certificato di conformità FuelEU, la società non può più accantonare l'eccedenza di conformità.

Emendamento

1. **Sulla base delle informazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 2, qualora la nave presenti, per il periodo di riferimento, un'eccedenza di conformità rispetto all'intensità di gas a effetto serra o alla quota di carburanti rinnovabili di origine non biologica di cui rispettivamente all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 4 bis, paragrafo 3, la società può cumularla con il saldo di conformità della stessa nave per il periodo di riferimento successivo. La società registra nella banca dati sulla conformità l'accantonamento dell'eccedenza di conformità per il periodo di riferimento successivo, previa approvazione del proprio verificatore. Una volta rilasciato il certificato di conformità FuelEU, la società non può più accantonare l'eccedenza di conformità. **L'eccedenza di conformità non utilizzata per il successivo periodo di riferimento ha una validità di tre anni.****

Emendamento 124
Proposta di regolamento
Articolo 18 — paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I saldi di conformità di due o più navi, verificati dallo stesso verificatore, possono essere messi in comune al fine di soddisfare i requisiti di cui **all'articolo 4**. Il saldo di conformità di una nave non può essere incluso in più di un pool nello stesso periodo di riferimento.

Emendamento

1. I saldi di conformità **in relazione all'intensità di gas a effetto serra e alla quota di carburanti rinnovabili di origine non biologica di cui rispettivamente all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 4 bis, paragrafo 3**, di due o più navi, verificati dallo stesso verificatore, possono essere messi in comune al fine di soddisfare i requisiti di cui **agli articoli 4 e 4 bis**. Il saldo di conformità di una nave non può essere incluso in più di un pool nello stesso periodo di riferimento.

Emendamento 125
Proposta di regolamento
Articolo 20 — paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. Se al 1° maggio dell'anno successivo al periodo di riferimento la nave presenta un disavanzo di conformità, la società paga una sanzione **correttiva**. **L'autorità competente dello Stato membro, basandosi sulle informazioni fornite dal verificatore, calcola l'importo della sanzione sulla base delle formule specificate nell'allegato V in relazione ai limiti di intensità di gas a effetto serra e, se del caso, alla quota di carburanti rinnovabili di origine non biologica di cui rispettivamente all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 4 bis, paragrafo 3.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 126
Proposta di regolamento
Articolo 20 — paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. La società paga una sanzione per ogni scalo in porto non conforme. ***L'autorità competente dello Stato membro, sulla base delle informazioni fornite dal*** verificatore, calcola l'importo della sanzione moltiplicando l'importo di 250 EUR, ***a prezzi del 2022***, per i megawatt di potenza installata a bordo e per il numero di ore complete trascorse all'ormeggio. ***Ai fini di tale calcolo, il tempo necessario per collegarsi all'OPS è considerato pari a due ore e tale intervallo di tempo è sottratto automaticamente dal calcolo del numero di ore complete trascorse all'ormeggio, in modo da tenere conto del tempo necessario per collegarsi all'OPS.***

Emendamento 127
Proposta di regolamento
Articolo 20 — paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

3 bis. Lo Stato di riferimento di una società provvede affinché, per le sue navi che presentano un disavanzo di conformità al 1° giugno dell'anno di riferimento, dopo un'eventuale convalida da parte dell'autorità competente, la società versi entro il 30 giugno dell'anno di riferimento un importo pari alla sanzione risultante dall'applicazione delle formule di cui all'allegato V, parte B.

Emendamento 128
Proposta di regolamento
Articolo 20 — paragrafo 3 ter (nuovo)

*Testo della Commissione**Emendamento*

3 ter. Qualora la società concluda con un operatore commerciale un contratto in cui sia specificato che tale operatore è responsabile dell'acquisto del combustibile e dell'esercizio della nave, la società e l'operatore commerciale stabiliscono, mediante un accordo contrattuale, che quest'ultimo è responsabile del pagamento dei costi derivanti dalle sanzioni di cui al presente articolo. Ai fini del presente paragrafo, la responsabilità dell'esercizio della nave comprende la determinazione delle merci trasportate, dell'itinerario, della rotta seguita e/o della velocità della nave.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 129

Proposta di regolamento

Articolo 20 — paragrafo 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quater. Qualora la società o l'operatore commerciale concluda un contratto con un fornitore di combustibile che rende quest'ultimo responsabile della fornitura di combustibili specifici, tale contratto contiene disposizioni che stabiliscono la responsabilità del fornitore di combustibile di risarcire la società o l'operatore commerciale per il pagamento delle sanzioni di cui al presente articolo, qualora i combustibili non siano stati consegnati secondo le modalità convenute. Ai fini del presente paragrafo, i combustibili forniti nell'ambito di detti contratti devono essere conformi alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b).

Emendamento 130

Proposta di regolamento

Articolo 20 — paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato V per adeguare la formula di cui al paragrafo 1 del presente articolo e per modificare l'importo fisso della sanzione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, **tenendo conto dell'**evoluzione del costo dell'energia.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, al fine di modificare l'allegato V per adeguare la formula di cui al paragrafo 1 del presente articolo e per modificare l'importo fisso della sanzione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, **non appena** l'evoluzione del costo dell'energia **metta a repentaglio l'effetto dissuasivo di tali sanzioni. Per quanto concerne la formula di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la sanzione che ne deriva deve essere superiore alla quantità e al costo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che le navi avrebbero utilizzato se avessero rispettato i requisiti del presente regolamento.**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 131

Proposta di regolamento

Articolo 21 — paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e 2, sono assegnate a sostegno di progetti comuni finalizzati alla rapida diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo. I progetti finanziati con i fondi riscossi a titolo delle sanzioni stimolano la produzione di maggiori quantità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per il settore marittimo, agevolano la costruzione di adeguate strutture di rifornimento o di strutture per il collegamento elettrico nei porti e sostengono lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione delle tecnologie europee più innovative presso le flotte al fine di conseguire significative riduzioni delle emissioni.

Emendamento

1. Le sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e 2, sono assegnate a sostegno di progetti comuni finalizzati alla rapida diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo. I progetti finanziati con i fondi riscossi a titolo delle sanzioni stimolano la produzione di maggiori quantità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per il settore marittimo, agevolano la costruzione di adeguate strutture di rifornimento o di strutture per il collegamento elettrico nei porti, **o l'adattamento della sovrastruttura, se richiesto**, e sostengono lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione delle tecnologie europee più innovative presso le flotte al fine di conseguire significative riduzioni delle emissioni.

Emendamento 132

Proposta di regolamento

Articolo 21 — paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. Le entrate generate dalle sanzioni di cui al paragrafo 1 sono assegnate al fondo per **gli oceani** di cui all'articolo **3 octies bis ter** della direttiva 2003/87/CE. **Tali entrate sono destinate al settore marittimo e contribuiscono alla sua decarbonizzazione.** Tali entrate costituiscono entrate con destinazione specifica esterna in conformità all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario e sono attuate in conformità delle norme applicabili al fondo per **gli oceani**.

Emendamento 133

Proposta di regolamento

Articolo 24 — paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le società hanno il diritto di chiedere un riesame dei calcoli effettuati dal verificatore e delle misure che **quest'ultimo ha** adottato nei loro confronti a norma del presente regolamento, compreso il rifiuto di rilasciare un certificato di conformità FuelEU a norma dell'articolo 19, paragrafo 1.

Emendamento

1. Le società hanno il diritto di chiedere un riesame dei calcoli effettuati **dall'autorità competente dello Stato membro o** dal verificatore e delle misure che **l'una o l'altro hanno** adottato nei loro confronti a norma del presente regolamento, compreso il rifiuto di rilasciare un certificato di conformità FuelEU a norma dell'articolo 19, paragrafo 1.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 134
Proposta di regolamento
Articolo 26 — paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 135
Proposta di regolamento
Articolo 26 — paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo **4, all'articolo 4 bis, paragrafo 6**, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 3, **all'articolo 9 bis, paragrafo 3**, all'articolo 13, paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 4, e all'articolo 21, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento 136
Proposta di regolamento
Articolo 26 — paragrafo 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 137

Proposta di regolamento

Articolo 28 — paragrafo - 1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1. Entro il 1° gennaio 2024 la Commissione elabora una relazione sull'impatto sociale del presente regolamento. La relazione comprende una proiezione dell'impatto del presente regolamento sulle esigenze in materia di occupazione e formazione fino al 2030 e fino al 2050.

Emendamento 138

Proposta di regolamento

Articolo 28 — paragrafo 1 — parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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

1. Entro il 1° gennaio 2027 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati di una valutazione del funzionamento del presente regolamento, dell'evoluzione delle tecnologie e del mercato dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e del loro impatto sul settore marittimo nell'Unione. **Tale relazione presta particolare attenzione al contributo del presente regolamento al conseguimento degli obiettivi climatici generali e settoriali dell'Unione, quali definiti dalla legge europea sul clima, e degli obiettivi dell'Unione in materia di energie rinnovabili ed efficienza energetica. La relazione esamina inoltre l'impatto del presente regolamento sul funzionamento del mercato unico, sulla competitività del settore marittimo, sulle tariffe per il trasporto merci e sull'entità della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e delle imprese. La Commissione valuta nel contempo anche l'impatto del presente regolamento sulla riduzione globale delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti nonché sullo sviluppo di flussi commerciali globali e regionali.** La Commissione prende in considerazione eventuali modifiche:

Emendamento 139

Proposta di regolamento

Articolo 28 — paragrafo 1 — lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) all'ambito di applicazione del presente regolamento per quanto riguarda:

- **la riduzione della soglia di stazza lorda di cui all'articolo 2, primo comma, a 400 tonnellate di stazza lorda;**
- **l'aumento della quota di energia usata dalle navi per le tratte da e verso i paesi terzi di cui all'articolo 2, primo comma, lettera c);**

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 140**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 — lettera a ter (nuova)**

Testo della Commissione

Emendamento

a ter) ai valori predefiniti di cui all'allegato II, sulla base delle prove e delle conoscenze scientifiche disponibili più accurate;

Emendamento 141**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 — lettera a quater (nuova)**

Testo della Commissione

Emendamento

a quater) all'elenco degli inquinanti contemplati dal presente regolamento, in particolare la possibilità di includere le emissioni di particolato carbonioso;

Emendamento 142**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 — lettera b**

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 143**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 — lettera c bis (nuova)**

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) alla metodologia specificata all'allegato I.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 144**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 bis (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

1 bis. Per garantire un approccio orientato agli obiettivi e tecnologicamente neutro, il presente regolamento dovrebbe essere sottoposto a riesame e, se del caso, modificato quando nuove tecnologie di riduzione dei gas a effetto serra, quali la cattura del carbonio a bordo, nuovi combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e nuovi metodi di propulsione, come la propulsione eolica, diventano maturi dal punto di vista tecnico ed economico. La Commissione valuta costantemente la maturità delle diverse tecnologie di riduzione dei gas a effetto serra e presenta un primo riesame al riguardo al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2027.

Emendamento 145**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 ter (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

1 ter. La Commissione monitora costantemente la quantità dei combustibili alternativi messa a disposizione delle società di navigazione nell'Unione e comunica i risultati al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2027 e successivamente ogni cinque anni fino al 2050. Se l'offerta di tali combustibili non soddisfa la domanda delle società di navigazione tenute a rispettare gli obblighi di cui al presente regolamento, la Commissione propone misure volte a garantire che i fornitori di combustibili per uso marittimo nell'Unione mettano a disposizione delle società di navigazione che fanno scalo nei porti dell'Unione volumi adeguati di combustibili alternativi.

Emendamento 146**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 quater (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

1 quater. Qualora l'Organizzazione marittima internazionale adotti limiti globali di intensità dei gas a effetto serra a un livello equivalente a quello previsto dal presente regolamento, la Commissione propone modifiche al presente regolamento per raggiungere il pieno allineamento con l'accordo internazionale.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 147**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 quinquies (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

1 quinquies. Entro il 1° gennaio 2027 e successivamente ogni cinque anni fino al 2050, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati di una valutazione globale dell'impatto macroeconomico aggregato del pacchetto legislativo «Pronti per il 55 %» ^(1 bis). La relazione in questione presta particolare attenzione agli effetti sulla competitività dell'Unione, sulla creazione di posti di lavoro, sui prezzi del trasporto merci, sul potere d'acquisto delle famiglie e sull'entità della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

^(1 bis) Comunicazione della Commissione (COM(2021)0550), del 14 luglio 2021.

Emendamento 148**Proposta di regolamento****Articolo 28 — paragrafo 1 sexies (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento*

1 sexies. La Commissione prende in considerazione eventuali modifiche del presente regolamento al fine di conseguire una semplificazione normativa. La Commissione e le autorità competenti si adeguano costantemente alle migliori pratiche in materia di procedure amministrative e adottano tutte le misure atte a semplificare l'applicazione del presente regolamento, riducendo così al minimo gli oneri amministrativi per gli armatori, gli operatori, i porti e i verificatori.

Emendamento 149**Proposta di regolamento****Articolo 28 bis (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento***Articolo 28 bis****Riduzione compensativa degli oneri normativi**

In linea con la comunicazione sul principio «one in, one out», entro il 1° gennaio 2024 la Commissione presenta proposte che compensino l'onere normativo introdotto dal presente regolamento, mediante la modifica o l'abrogazione di disposizioni di altri atti legislativi dell'Unione che generano oneri normativi nel settore marittimo.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 150

Proposta di regolamento

Allegato I — equazione 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Indice di intensità GHG	«well-to-tank» (WtT)	«tank-to-wake» (TtW)
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n fuel} M_{ij} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq electricity, k}}{\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n fuel} \sum_l^{n engine} M_{il} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip j}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip j} \times CO_{2eq TtW, slippage, j}\right)\right]}{\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$

Emendamento 151

Proposta di regolamento

Allegato I — tabella 1 — riga 6 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

<i>n combustibile</i>	<i>Numero di combustibili erogati alla nave nel periodo di riferimento</i>
-----------------------	--

Emendamento 152

Proposta di regolamento

Allegato I — tabella 1 — riga 12 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

<i>MULTi</i>	<i>Moltiplicatore applicato ai carburanti rinnovabili di origine non biologica</i>
--------------	--

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 153

Proposta di regolamento

Allegato I — tabella 1 — riga 19 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

$M_{i,j A}$	Massa adeguata del combustibile specifico i ossidato in un consumatore j [gFuel] a causa della navigazione in condizioni di ghiaccio nel caso di una nave in classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super o in una classe ghiaccio equivalente ^(1 bis) e a causa delle caratteristiche tecniche di una nave in classe ghiaccio IA o IA Super o in una classe ghiaccio equivalente. La massa adeguata $M_{i,j A}$ è utilizzata, se del caso, nell'equazione (1) al posto della massa $M_{i,j}$. ^(1 bis) Per ulteriori informazioni sulla corrispondenza fra classi ghiaccio, vedasi la raccomandazione 25/7 dell'HELCOM all'indirizzo: http://www.helcom.fi.
-------------	--

Emendamento 154

Proposta di regolamento

Allegato I — comma 4 — prima frase

Testo della Commissione

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

Emendamento

Nel caso dei combustibili fossili, si utilizzano i valori predefiniti di cui all'allegato II, **a meno che non sia possibile fornire i valori effettivi per mezzo di certificazioni o di misurazioni dirette delle emissioni.**

Emendamento 155

Proposta di regolamento

Allegato I — comma 4 — seconda frase

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Il termine MULT al denominatore dell'equazione (1) deve essere fissato al valore del moltiplicatore applicato ai carburanti rinnovabili di origine non biologica di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 2, conformemente all'articolo 9, paragrafo 1 ter. Per tutti gli altri combustibili, il moltiplicatore deve essere fissato a uno.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 156

Proposta di regolamento

Allegato I — comma 5

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

Emendamento 157

Proposta di regolamento

Allegato I — comma 12

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

Emendamento 158

Proposta di regolamento

Allegato I — tabella

Testo della Commissione		
Classe del combustibile	«well-to-tank» (WtT)	«tank-to-wake» (TtW)
Combustibili fossili	Devono essere utilizzati i valori predefiniti come indicato nella tabella 1 del presente regolamento.	Devono essere usati i fattori di emissione di anidride carbonica del regolamento MRV per i combustibili per i quali tale fattore viene fornito. Per tutti gli altri fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento. Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Classe del combustibile	«well-to-tank» (WtT)	«tank-to-wake» (TtW)
Combustibili rinnovabili sostenibili (Bioliquidi, biogas, elettrocarburi)	Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO _{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Può essere utilizzato il sistema di certificazione approvato della RED II.	Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento. Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni.
Altri (compresa l'energia elettrica)	Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO _{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Può essere utilizzato il sistema di certificazione approvato della RED II.	Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento. Valori certificati per mezzo di prove di laboratorio o di misurazioni dirette delle emissioni.

Emendamento

Classe del combustibile	«well-to-tank» (WtT)	«tank-to-wake» (TtW)
Combustibili fossili	Devono essere utilizzati i valori predefiniti come indicato nella tabella 1 del presente regolamento, a meno che non sia possibile fornire i valori effettivi per mezzo di certificazioni o di misurazioni dirette delle emissioni.	Devono essere usati i fattori di emissione di anidride carbonica del regolamento MRV per i combustibili per i quali tale fattore viene fornito. Per tutti gli altri fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento. Valori certificati per mezzo di misurazioni dirette delle emissioni.
Combustibili rinnovabili sostenibili (Bioliquidi, biogas, elettrocarburi)	Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO _{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Possono essere utilizzati il sistema di certificazione approvato della RED II o misurazioni dirette delle emissioni.	Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento. Valori certificati per mezzo di misurazioni dirette delle emissioni.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Classe del combustibile	«well-to-tank» (WtT)	«tank-to-wake» (TtW)
Altri (compresa l'energia elettrica)	Per tutti i combustibili le cui filiere sono incluse nella RED II possono essere usati, in alternativa, i valori di CO _{2eq} previsti nella RED II (senza combustione). Possano essere utilizzati il sistema di certificazione approvato della RED II o misurazioni dirette delle emissioni.	Per i fattori di emissione possono essere utilizzati, in alternativa, i valori predefiniti come indicati nella tabella 1 del presente regolamento. Valori certificati per mezzo di misurazioni dirette delle emissioni.

Emendamento 159

Proposta di regolamento

Allegato II — comma 2

Testo della Commissione	Emendamento
I fattori di emissione di biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili di origine non biologica e carburanti derivanti da carbonio riciclato devono essere determinati secondo le metodologie di cui all'allegato 5, parte C, della direttiva (UE) 2018/2001.	I fattori di emissione di biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili di origine non biologica e carburanti derivanti da carbonio riciclato devono essere determinati secondo le metodologie di cui all'allegato 5, parte C, della direttiva (UE) 2018/2001. In alternativa, i fattori di emissione per qualsiasi tipo di combustibile possono essere determinati sulla base dei valori effettivi certificati o dei valori stabiliti per mezzo di misurazioni dirette delle emissioni.

Emendamento 160

Proposta di regolamento

Allegato II — tabella

Testo della Commissione							
Bio-GNL Prodotti principali/ri-fiuti/mix di materie prime	0,05	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)	2,755 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
			GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)				1,7
			GNL Diesel (dual-fuel)				0.2
			LBSI				N.d.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento

Bio-GNL Prodotti principali/ri-fiuti/mix di materie prime	0,05	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)	2,755 MEPC245 (66) Regolamento (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1
			GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)				1,7
			GNL Diesel (dual-fuel)				0.2
			LBSI				N.d.

Emendamento 161

Proposta di regolamento

Allegato II — comma 8

Testo della Commissione

Nella colonna 4 figurano i valori delle emissioni di CO_{2eq} espressi in [gCO_{2eq}/MJ]. Per i combustibili fossili devono essere utilizzati **solo** i valori predefiniti nella tabella. Per tutti gli altri combustibili (ad eccezione di quelli espressamente indicati) i valori devono essere calcolati utilizzando la metodologia o i valori predefiniti di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 dai quali vanno sottratte le emissioni di combustione considerando la completa ossidazione del combustibile ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Si fa riferimento all'allegato V, lettera C, punto 1, lettera a), termine e: «emissioni derivanti dal carburante al momento dell'uso», della direttiva (UE) 2018/2001.

Emendamento

Nella colonna 4 figurano i valori delle emissioni di CO_{2eq} espressi in [gCO_{2eq}/MJ]. Per i combustibili fossili devono essere utilizzati i valori predefiniti nella tabella, **a meno che non sia possibile fornire i valori effettivi per mezzo di certificazione o di misurazioni dirette delle emissioni**. Per tutti gli altri combustibili (ad eccezione di quelli espressamente indicati) i valori devono essere calcolati utilizzando la metodologia o i valori predefiniti di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 dai quali vanno sottratte le emissioni di combustione considerando la completa ossidazione del combustibile ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Si fa riferimento all'allegato V, lettera C, punto 1, lettera a), termine e: «emissioni derivanti dal carburante al momento dell'uso», della direttiva (UE) 2018/2001.

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento 162

Proposta di regolamento

Allegato III — tabella — riga 4 bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

Qualsiasi altra fonte di energia a zero emissioni	Qualsiasi tecnologia che consenta di ottenere una riduzione delle emissioni equivalente o superiore alla riduzione che si sarebbe ottenuta utilizzando l'alimentazione elettrica da terra.
---	--

Emendamento 163

Proposta di regolamento

Allegato V

Testo della Commissione

ALLEGATO V

FORMULE PER IL CALCOLO DEL SALDO DI CONFORMITÀ E DELLE SANZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 20, PARAGRAFO 1

Formula per il calcolo del saldo di conformità della nave

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

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

in cui:

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

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

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

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

Emendamento

ALLEGATO V

FORMULE PER IL CALCOLO DEL SALDO DI CONFORMITÀ E DELLE SANZIONI **CORRETTIVE** di cui all'articolo 20, paragrafo 1**A.** Formula per il calcolo del saldo di conformità della nave**a)** *Saldo di conformità riguardante l'intensità dei gas a effetto serra della nave, nel rispetto dell'articolo 4, paragrafo 2.*

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

Saldo di conformità $[\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{M}] =$	$(\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^n \text{fuel} \mathbf{M}_i \times \text{LCV}_i + \sum_i \mathbf{E}_i \right]$
--	---

in cui:

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

b) *Saldo di conformità riguardante la quota di carburanti rinnovabili di origine non biologica, nel rispetto dell'articolo 4 bis, paragrafo 3*

$\text{SC_RFNBO} [\% \text{ RFNBO}] =$	$(\% \text{ RFNBO}_{\text{quota}} - \% \text{ RFNBO}_{\text{actual}})$
---	--

dove:

SC_RFNBO	Saldo di conformità per quanto riguarda la quota di carburanti rinnovabili di origine non biologica, nel rispetto dell'articolo 4 bis, paragrafo 3
$\% \text{ RFNBO}_{\text{quota}}$	Quota di carburanti rinnovabili di origine non biologica dell'energia media annua usata a bordo di una nave a norma dell'articolo 4 bis, paragrafo 3, del presente regolamento
$\% \text{ RFNBO}_{\text{actual}}$	Percentuale dell'energia media annua usata a bordo di una nave e da questa comunicata che è effettivamente costituita da carburanti rinnovabili di origine non biologica conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera b)

B. Formula per il calcolo delle sanzioni di cui all'articolo 20, paragrafo 1**a)** *Sanzioni correttive relative al saldo di conformità per l'intensità dei gas a effetto serra della nave, nel rispetto dell'articolo 4, paragrafo 2.*

Mercoledì 19 ottobre 2022

ALLEGATO V

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

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

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

b) *Sanzioni correttive relative alla quota di carburanti rinnovabili di origine non biologica, nel rispetto dell'articolo 4 bis, paragrafo 3*

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

Sanzione correttiva (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{SC_RFNBO}) \times \text{Dp} \times 3$
-------------------------------	--

dove:

Sanzione correttiva	in EUR
$\text{abs}(\text{SC_RFNBO})$	Valore assoluto del saldo di conformità per i carburanti rinnovabili di origine non biologica
Dp	Differenza di prezzo tra carburanti rinnovabili di origine non biologica e combustibili fossili compatibili con gli impianti della nave

Emendamento 164

Proposta di regolamento

Allegato V bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ALLEGATO V bis

CALCOLO DELLA MASSA ADEGUATA DEL COMBUSTIBILE E DELL'ENERGIA AGGIUNTIVA

Innanzitutto, il presente allegato descrive come calcolare la massa adeguata di combustibile utilizzando l'energia aggiuntiva dovuta alle caratteristiche tecniche di una nave in classe ghiaccio IA o IA Super o in una classe ghiaccio equivalente ^(1 bis) e l'energia aggiuntiva utilizzata da una nave in classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super o in una classe ghiaccio equivalente dovuta alla navigazione in condizioni di ghiaccio. Successivamente, descrive le modalità di calcolo delle energie supplementari.

Massa adeguata [Mj A]

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

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

$$M_{iA} = M_{i\text{total}} - M_{i\text{additional due to ice class}} - M_{i\text{additional due to ice conditions}}, \quad \text{, (Equazione 1)}$$

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

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

$$M_{i\text{additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad \text{, (Equazione 2)}$$

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

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

$$M_{i\text{additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad \text{, (Equazione 3)}$$

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

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

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

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad \text{, (Equazione 4)}$$

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

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

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

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

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

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad \text{, (Equazione 6)}$$

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

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

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}, \quad \text{, (Equazione 7)}$$

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

Mercoledì 19 ottobre 2022

L'energia consumata nelle tratte che comprendono solo la navigazione in acque aperte è calcolata come segue:

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

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

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}, \quad (\text{Equazione 9})$$

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

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

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Equazione 10})$$

dove $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ rappresenta la massa aggregata del combustibile consumato da una nave con classe ghiaccio che naviga in condizioni di ghiaccio tra porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ rappresenta la massa aggregata del combustibile consumato da una nave con classe ghiaccio che naviga in condizioni di ghiaccio durante tutte le tratte in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e $M_{i, \text{voyages to MS}}$ rappresenta la massa aggregata di combustibile consumato da una nave con classe ghiaccio che naviga in condizioni di ghiaccio durante le tratte in arrivo in porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. La quantità di energia elettrica consumata erogata alla nave $E_{\text{ice conditions}}$ può essere calcolata nello stesso modo.

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

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}, \quad (\text{Equazione 11})$$

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

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

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Equazione 12})$$

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

Quest'ultimo punto è definito come segue:

$$\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Equazione 13})$$

dove $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ rappresenta l'energia consumata nella navigazione in condizioni di ghiaccio e D_{total} la distanza totale percorsa in un anno.

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

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Equazione 14})$$

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

(1 bis) Per ulteriori informazioni sulla corrispondenza fra classi ghiaccio, vedasi la raccomandazione 25/7 dell'HELCOM all'indirizzo: <http://www.helcom.fi>.