



Bruxelles, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE)n. 525/2013

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{ SWD(2013) 236 final }

{ SWD(2013) 237 final }

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Necessità di intervenire in materia di cambiamenti climatici e di emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi

Nel dicembre 2010 i membri della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) hanno riconosciuto che il riscaldamento globale non deve superare di oltre 2° C le temperature registrate prima della rivoluzione industriale¹. Si tratta di un aspetto cruciale per limitare le conseguenze negative delle interferenze umane con il sistema climatico. Questo obiettivo a lungo termine presuppone che entro il 2050 le emissioni globali di gas a effetto serra siano ridotte di almeno il 50% rispetto ai livelli del 1990².

Entro il 2050 i paesi industrializzati dovrebbero ridurre collettivamente le loro emissioni in misura compresa tra l'80 e il 95% rispetto ai livelli del 1990³. Nel medio termine, entro il 2020, l'UE si è impegnata a ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra del 20% rispetto ai livelli del 1990 (del 30% in caso di condizioni favorevoli). Questo impegno rientra in uno dei cinque obiettivi principali dell'UE definiti nella *strategia Europa 2020*⁴. Inoltre, sia il Consiglio europeo che il Parlamento europeo hanno convenuto che tutti i settori dell'economia devono contribuire a ridurre le emissioni⁵. Con la finalità di contribuire alla strategia Europa 2020, il Libro bianco 2011 della Commissione sui trasporti⁶ stabilisce che entro il 2050 le emissioni di CO₂ dell'UE prodotte dal trasporto marittimo andrebbero ridotte del 40% (e se possibile del 50%) rispetto ai livelli del 2005.

Nel 2010 le emissioni complessive di CO₂ legate alle attività del trasporto marittimo europeo (comprese le rotte intra-UE, le tratte di arrivo all'UE e le tratte di uscita dall'UE) sono state stimate a circa 180 Mt. Nonostante l'introduzione nel 2011 di norme minime di efficienza energetica per determinate categorie di navi di nuova costruzione ("indice di efficienza energetica in materia di progettazione", EEDI) da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO)⁷, è previsto un aumento delle emissioni. Il principale fattore continua a essere l'aumento previsto della domanda di trasporto marittimo dovuto alla crescita del commercio mondiale.

Questa previsione di crescita dovrebbe concretizzarsi, nonostante siano disponibili misure operative e tecnologie per ridurre il consumo specifico di energia e le emissioni di CO₂ delle navi fino al 75% (secondo i dati dell'IMO). Una parte significativa di queste misure può essere considerata economicamente vantaggiosa, in quanto la riduzione dei costi di carburante consente di recuperare gli eventuali costi operativi o di investimento. Questa contraddizione può spiegarsi con l'esistenza di ostacoli all'interno del mercato per la diffusione di tali tecnologie e misure operative, quali la mancanza di informazioni attendibili sul consumo di carburante delle navi o di tecnologie per il riadattamento delle navi, la difficoltà di accesso ai finanziamenti per gli investimenti a favore dell'efficienza delle navi e la frammentazione

¹ Decisione 1/CP.16 della Conferenza delle Parti dell'UNFCCC ("Accordo di Cancún").

² In base alla quarta relazione di valutazione del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC).

³ Conclusioni del Consiglio europeo del 29 e 30 ottobre 2009 e risoluzione del Parlamento europeo del 4.2 2009 (2008/215(INI)).

⁴ COM(2010) 2020 def.

⁵ Direttiva 2003/87/CE e decisione 406/2009/CE.

⁶ COM(2011) 144 def.

⁷ Allegato VI della revisione di MARPOL.

degli incentivi visto che gli armatori non trarrebbero beneficio dai loro investimenti a favore dell'efficienza delle navi poiché i costi di carburante sono a carico degli operatori.

Il mandato a livello dell'UE

Il previsto aumento delle emissioni di CO₂ dovuto al trasporto marittimo non è in linea con gli obiettivi dell'UE, dal momento che comporta impatti negativi sui cambiamenti climatici. Inoltre, a livello UE, il trasporto marittimo internazionale resta l'unica modalità di trasporto non ancora coinvolta nell'impegno per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE che richiede ulteriori sforzi da tutti gli altri settori.

Il Consiglio e il Parlamento hanno ricordato l'impegno preso nell'ambito del pacchetto su clima ed energia adottato il 23 aprile 2009: *“In caso di mancata approvazione, da parte degli Stati membri, di un accordo internazionale che includa le emissioni del trasporto marittimo internazionale nei suoi obiettivi di riduzione nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale, o di mancata approvazione di un siffatto accordo nel quadro dell'UNFCCC da parte della Comunità entro il 31 dicembre 2011, è opportuno che la Commissione formuli una proposta volta ad includere le emissioni del trasporto marittimo internazionale nell'obiettivo comunitario di riduzione in vista dell'entrata in vigore entro il 2013 dell'atto proposto. Tale proposta dovrebbe limitare al massimo eventuali incidenze negative sulla competitività della Comunità, tenendo conto al contempo dei potenziali vantaggi per l'ambiente”*⁸.

Questo termine è scaduto senza che siano state realizzate azioni internazionali adeguate come l'EEDI che, nonostante la sua utilità, non si ritiene possa fornire riduzioni assolute delle emissioni rispetto agli anni di riferimento, se si avverranno le previsioni di un'intensificazione del traffico. Pertanto, la Commissione ha avviato attività preparatorie per affrontare la questione delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo internazionale.

Necessità di un approccio graduale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo

A oggi è ignota l'entità esatta delle emissioni di CO₂ e di gas a effetto serra di altri trasporti marittimi a causa della mancanza di monitoraggio e di comunicazione di tali emissioni. Dalla valutazione d'impatto e dalla consultazione delle parti interessate (cfr. sezione 2) si evince che un solido sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (*monitoring, reporting and verification* - MRV) delle emissioni di gas a effetto serra dovute ai trasporti marittimi è una condizione preliminare per qualsiasi misura basata sul mercato o norma di efficienza energetica, sia essa applicata a livello UE o a livello mondiale.

Inoltre, un solido sistema MRV dovrebbe contribuire alla rimozione degli ostacoli sul mercato, in particolare per quanto concerne la mancanza di informazioni sull'efficienza delle navi. Sulla base dei risultati della valutazione d'impatto, l'introduzione del sistema MRV potrebbe contribuire, entro il 2030, a ridurre le emissioni di gas a effetto serra fino al 2% rispetto allo status quo e ad abbattere i costi netti complessivi fino a 1,2 miliardi di EUR.

L'introduzione del sistema MRV, in un primo tempo, permetterebbe di dedicare più tempo alla discussione e al processo decisionale sugli obiettivi di riduzione delle emissioni, sulle misure basate sul mercato e sulle norme di efficienza necessari per conseguire tali riduzioni al minimo costo. Ciò è particolarmente rilevante per le discussioni a livello globale in sede IMO.

Data la chiara preferenza della Commissione per le misure adottate a livello globale, il sistema MRV dell'UE dovrebbe servire da esempio per la realizzazione di un sistema MRV

⁸ Considerando 2 della decisione 406/2009/CE e considerando 3 della direttiva 2009/29/CE.

mondiale al fine di accelerare le discussioni internazionali. In questo contesto, le osservazioni pertinenti destinate all'IMO saranno trasmesse al momento opportuno. Una volta deciso il sistema globale, la proposta di regolamento dovrebbe essere modificato per allineare il sistema MRV dell'UE con il sistema globale.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

Al fine di esaminare le opzioni strategiche menzionate nel secondo studio sui gas a effetto serra condotto dall'IMO nel 2009⁹ e nello studio CE Delft del 2009¹⁰, è stato istituito un gruppo di lavoro (WG6) a titolo del Programma europeo per il cambiamento climatico II (ECCP). Nell'ambito di questo gruppo sono state effettuate consultazioni tecniche ufficiali con le parti interessate e sono stati forniti contributi ai lavori realizzati da esperti esterni, per esempio restringendo le opzioni strategiche proposte. Nel 2011 sono stati organizzati tre incontri di due giornate con oltre 100 partecipanti provenienti dalle amministrazioni nazionali, dalle associazioni di trasporto marittimo internazionale e dell'UE, nonché da altre associazioni e organizzazioni non governative. Il verbale, il documento di base e la presentazione di questi incontri sono pubblicati sul sito Internet della Commissione a titolo informativo¹¹.

Inoltre, la Commissione ha istituito una piattaforma di alto livello, che riunisce esperti nel settore del trasporto marittimo, per avviare una discussione strategica direttamente con il vicepresidente Kallas e la commissaria Hedegaard. Questi incontri si sono svolti il 3 febbraio, il 28 giugno e il 7 novembre 2011.

Una consultazione pubblica online, della durata di 12 settimane, si è svolta dal 19 gennaio al 12 aprile 2012. Un comunicato stampa ha annunciato il lancio di questa consultazione pubblica che è stata effettuata nel rispetto dei “principi generali e i requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate ad opera della Commissione”.

La consultazione ha confermato che un accordo globale in seno all'IMO è considerato la migliore opzione a lungo termine per ridurre le emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti marittimi. Per quanto riguarda un'eventuale misura adottata a livello europeo, vi è un accordo generale sul fatto che occorre garantire parità di condizioni per tutte le navi che utilizzano i porti europei. È anche opinione condivisa che qualsiasi misura basata sul mercato o norma di efficienza debba essere accompagnata da un monitoraggio trasparente e affidabile delle emissioni. Tale monitoraggio dovrebbe essere istituito al fine di evitare oneri amministrativi eccessivi e di garantire la correttezza dei risultati dichiarati. Altre informazioni sono pubblicate sul sito Internet della Commissione¹².

Infine, il 5 dicembre 2012 ha avuto luogo un'altra riunione delle parti interessate, con 120 partecipanti provenienti da industria, ONG, Stati membri e paesi terzi, incentrata sulla progettazione di un sistema MRV nell'UE. Questo incontro ha confermato la necessità di un sistema MRV dal momento che oggi non sono disponibili dati attendibili relativi alle emissioni di CO₂. Nel settore del trasporto marittimo sono già state adottate diverse iniziative riguardanti il monitoraggio e la comunicazione del consumo di carburante, delle emissioni di

⁹ Il secondo studio sui gas a effetto serra dell'IMO, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

CO₂ e dell'efficienza energetica. I partecipanti hanno ampiamente convenuto che, per ridurre gli oneri amministrativi, un sistema MRV dovrebbe basarsi sulle informazioni richieste dalle convenzioni internazionali e già disponibili a bordo delle navi. Le presentazioni e le conclusioni sono pubblicate sul sito Internet della Commissione¹³.

Valutazione d'impatto

La valutazione d'impatto analizza e confronta diverse opzioni strategiche per le misure basate sul mercato e un'opzione fondata esclusivamente sul sistema MRV. Le principali conclusioni sono le seguenti:

- I principali ostacoli sul mercato per l'attuazione di misure di abbattimento efficaci rispetto ai costi sono:
 - (i) la mancanza di informazioni affidabili sull'efficienza dei carburanti delle navi o di tecnologie disponibili per il riadattamento delle navi;
 - (ii) il mancato accesso ai finanziamenti per gli investimenti a favore dell'efficienza delle navi;
 - (iii) la frammentazione degli incentivi dovuta al fatto che gli armatori non trarrebbero beneficio dai loro investimenti a favore dell'efficienza delle navi perché i costi del carburante, a causa della struttura delle operazioni navali, sono spesso a carico degli esercenti.

La rimozione di questi ostacoli sul mercato sarà fondamentale per garantire l'efficacia di qualsiasi misura.

- Esistono potenziali di riduzione significativi delle emissioni per il trasporto marittimo attraverso una serie di misure tecniche e operative, che mirano principalmente a migliorare l'efficienza energetica delle navi. I risparmi sui costi del carburante associati alla maggior parte di queste misure tecniche o operative compensano i costi previsti.
- Tutte le opzioni strategiche analizzate offrono benefici netti in termini di impatto ambientale (riduzione di CO₂ e di altre emissioni), economici (risparmi netti per il settore dei trasporti marittimi) e sociali (meno problemi di salute grazie a minori emissioni di SO_x e di particolato, creazione di posti di lavoro).
- Due tipi di fondi di compensazione – (un fondo contributivo fondato su un determinato prezzo del carbonio e un fondo basato su un obiettivo definito di riduzione delle emissioni con la fissazione dei prezzi indiretta) e un sistema di scambio di quote di emissioni nel settore marittimo (ETS) potrebbero offrire i massimi benefici in termini di riduzione delle emissioni e di risparmi sui costi.

Questi due fondi di compensazione dovrebbero essere gli strumenti più indicati per affrontare gli ostacoli sul mercato e contribuire a una riduzione delle emissioni di circa il 10% entro il 2030 rispetto al 2005. I risparmi netti per il settore del trasporto marittimo potrebbe essere notevoli qualora gli ostacoli sul mercato siano completamente rimossi (per un valore potenziale fino a 12 miliardi di EUR nel 2030 e fino a 5 miliardi di EUR l'anno in media). In particolare questo settore offre un potenziale di risparmi sostanziale grazie all'attuazione delle tecnologie in materia di efficienza del carburante esistenti a costi negativi, che unitamente a misure operative consentiranno di ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂.

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

- L'opzione fondata unicamente sul sistema MRV porterebbe a una riduzione delle emissioni più contenuta (stimata fino al 2% nel 2030 rispetto allo scenario di riferimento) che porterebbe ad una riduzione dei costi fino a circa 1,2 miliardi di EUR nel 2030 (in media circa 900 milioni di EUR l'anno). Questa opzione mira alla rimozione degli ostacoli sul mercato dovuti alla carenza di informazioni fornendo informazioni sul consumo di carburante e sensibilizzando i manager sui potenziali risparmi in termini di costi di carburante. I costi di realizzazione sono stimati a circa 26 milioni di EUR l'anno (escludendo dal campo di applicazione le navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate). Nel complesso, il rapporto costi/benefici relativo di questa opzione è molto elevato.

I risultati esaustivi sono contenuti nella valutazione d'impatto che accompagna la proposta.

Sintesi delle misure proposte

L'obiettivo principale del presente regolamento è istituire un sistema MRV europeo per le emissioni di CO₂ prodotte dalle navi come primo passo di un approccio graduale per ridurre tali emissioni. Al fine di ridurre i relativi costi amministrativi, garantendo nel contempo risultati concreti, sono proposti requisiti per l'MRV semplici e lineari. L'approccio mira quindi a utilizzare al massimo i dati già esistenti a bordo delle navi.

Di conseguenza le caratteristiche operative del sistema MRV proposto sarebbero le seguenti:

- Attenzione rivolta al CO₂ come principale gas a effetto serra emesso dalle navi e ad altre informazioni pertinenti sul clima, come le informazioni riguardanti l'efficienza al fine di superare gli ostacoli sul mercato per l'adozione di misure di mitigazione economicamente efficienti e di allineare il sistema MRV con il dibattito in seno all'IMO sulle norme di efficienza per le navi esistenti
- Calcolo delle emissioni annue di CO₂ in base al consumo, al tipo di carburante e all'efficienza energetica utilizzando i dati disponibili nei giornali di bordo, nelle relazioni quotidiane (dette *noon report*) e nelle note di consegna del carburante
- Utilizzo delle strutture e degli organi esistenti del settore marittimo, in particolare organismi riconosciuti, per verificare le comunicazioni sulle emissioni e rilasciare i documenti per la conformità
- Esclusione dei piccoli emettitori (navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate), che rappresentano circa il 40% della flotta, ma solo il 10% delle emissioni complessive

In linea di principio, il sistema MRV potrebbe riguardare anche le emissioni di altri gas a effetto serra, forzanti climatici e inquinanti atmosferici quali SO_x e NO_x. Un approccio integrato di questo tipo potrebbe offrire una vasta gamma di informazioni ambientali pertinenti, beneficiando allo stesso tempo di effetti sinergici a vantaggio del settore del trasporto marittimo e delle autorità pubbliche. Tuttavia, l'approccio MRV lineare proposto sulla base di documenti esistenti e di apparecchiature a bordo nave non può essere utilizzato per misurare emissioni diverse da quelle di CO₂. Inoltre, le apparecchiature di misurazione richieste per le emissioni diverse da quelle di CO₂ non possono essere considerate sufficientemente affidabili e disponibili in commercio per l'utilizzo in mare. Pertanto, in questa fase, il sistema MRV proposto dovrebbe essere utilizzato solo per le emissioni di CO₂. Sarebbe opportuno rivedere l'ambito di applicazione in una fase successiva.

Per quanto riguarda l'ambito geografico per il monitoraggio, in linea di principio saranno coperte le seguenti rotte in modo non discriminatorio per tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera:

- tratte intra-UE
- tratte dall'ultimo porto non UE al primo porto di scalo UE (tratte di arrivo)
- tratte da un porto UE al successivo porto di scalo non UE (tratte di partenza)

Il ciclo di conformità si baserà su un approccio standard. Si propone di seguire un approccio snello e assegnare un numero limitato di compiti alla Commissione che sarà coadiuvata dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA). I compiti relativi alla verifica dei piani di monitoraggio e delle relazioni sulle emissioni, alla comunicazione con gli armatori e gli esercenti delle navi e all'emissione di documenti di conformità sarebbero garantiti da verificatori esterni. Questi organismi, che potrebbero comprendere organismi riconosciuti, possiedono già una vasta esperienza e svolgono un ruolo importante per la sicurezza marittima. L'applicazione degli obblighi in materia di MRV sarebbe garantita dagli Stati membri, più concretamente dalle autorità dello Stato di approdo che si avvarrebbero a tal fine dei meccanismi di controllo dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, nonché dei dati pubblicati dalla Commissione.

Il sistema MRV proposto potrebbe essere trasformato in un sistema globale con adeguamenti limitati in quanto utilizza i documenti richiesti a livello internazionale e le strutture esistenti, come le autorità dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo e le società di classificazione.

Al fine di agevolare l'attuazione del sistema MRV proposto, sono necessarie regole più specifiche per la verifica e l'accreditamento dei verificatori. Inoltre, sarebbe opportuno rivedere sulla base di dati oggettivi scientifici e dello sviluppo delle norme internazionali, la descrizione dei quattro metodi di monitoraggio e la determinazione delle altre informazioni pertinenti sul clima, come gli indicatori di efficienza di cui all'allegato I e II della proposta di regolamento. A tal fine, la Commissione dovrebbe essere autorizzata ad adottare gli atti delegati corrispondenti.

Per semplificare la preparazione dei piani di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni e delle altre informazioni pertinenti sul clima, si utilizzano modelli elettronici. Questi modelli sono forniti e adottati dalla Commissione sulla base di atti di esecuzione.

Le fasi del processo del sistema MRV sono illustrate nella figura seguente.

	Processo	Ente responsabile
Prima dell'inizio del monitoraggio	Progetto di un piano di monitoraggio	Società
	Valutazione del piano di monitoraggio	Verificatore
	Il piano di monitoraggio è in linea con il regolamento? No Sì	Verificatore
Ogni anno	Monitoraggio delle emissioni di CO ₂ e delle informazioni pertinenti sul clima	Società
	Comunicazione annuale delle emissioni di CO ₂ e delle informazioni pertinenti sul clima	Società
	La relazione sulle emissioni è in linea con il regolamento e il piano di monitoraggio? No	Verificatore
	Sì Revisione della relazione sulle emissioni	Società
	Presentazione della relazione sulle emissioni alla Commissione e allo Stato di bandiera	Società
	La relazione sulle emissioni è stata presentata? No Sì	Verificatore
	Rilascio di un documento di conformità	Verificatore

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Base giuridica

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). La proposta persegue un obiettivo legittimo nell'ambito del campo di applicazione dell'articolo 191, paragrafo 1, del TFUE, ovvero la lotta contro i cambiamenti climatici. Lo scopo della proposta legislativa è garantire che le emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi siano monitorate e comunicate, e dunque migliorare la disponibilità delle informazioni necessarie per la definizione delle politiche e l'adozione di decisioni nel quadro degli impegni dell'Unione in materia di cambiamenti climatici, nonché fornire incentivi agli sforzi di mitigazione. Il conseguimento di tale obiettivo risulta impossibile con interventi meno restrittivi della proposta legislativa.

Principio di sussidiarietà

Affinché l'intervento dell'Unione sia giustificato, deve essere rispettato il principio di sussidiarietà.

(a) Natura transnazionale del problema (verifica di necessità)

La natura transnazionale dei cambiamenti climatici e dei trasporti marittimi costituisce un elemento importante nel determinare la necessità dell'intervento dell'Unione. Gli interventi nazionali da soli non riuscirebbero a conseguire gli obiettivi fissati dal Libro bianco sui trasporti. Occorre dunque che l'Unione predisponga un quadro che soddisfi gli obblighi internazionali e dell'Unione, assicurando l'armonizzazione del monitoraggio, della comunicazione e della verifica delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti marittimi.

(b) Verifica di efficacia (valore aggiunto)

In termini di efficacia, un intervento a livello dell'Unione produrrebbe evidenti vantaggi rispetto all'intervento a livello di Stati membri. Poiché gli impegni fondamentali in materia di cambiamenti climatici vengono assunti a livello dell'Unione, compreso l'obiettivo di riduzione delle emissioni per il settore del trasporto marittimo per il 2050, come stabilito dal Libro bianco sui trasporti, è a tale livello che lo sviluppo delle norme richieste per il sistema MRV risulta più efficace. Inoltre, questo quadro giuridico garantisce l'efficacia impiegando un sistema MRV armonizzato per le tratte tra i porti dei diversi Stati membri, che rappresentano circa il 90% dei porti di scalo negli Stati membri dell'UE. Inoltre, un'azione a livello UE permetterebbe evitare distorsioni della concorrenza sul mercato interno garantendo pari vincoli ambientali sulle navi che fanno scalo nei porti dell'UE.

Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per le seguenti ragioni:

non si spinge oltre ciò che è necessario per il conseguimento dell'obiettivo di raccogliere dati affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi. Inoltre, la metodologia MRV auspicata dalla proposta di regolamento si basa su informazioni già disponibili a bordo delle navi. Non saranno necessarie attrezzature aggiuntive.

La proporzionalità della misura proposta è assicurata anche attraverso la focalizzazione sulle emissioni di CO₂ che rappresentano circa il 98% delle emissioni di gas a effetto serra del settore dei trasporti marittimi e sulle grandi navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate. Pur escludendo quasi la metà delle circa 19 000 navi di stazza superiore a 300 tonnellate che

hanno fatto scalo nei porti dell'UE nel 2010¹⁴, la proposta interessa comunque il 90% del totale delle emissioni prodotte dalle navi.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Come indicato nella scheda finanziaria allegata al presente regolamento, quest'ultimo sarà attuato utilizzando il bilancio esistente e non inciderà sul quadro finanziario pluriennale. Sono previsti costi limitati di sviluppo IT per il necessario adeguamento di uno strumento esistente gestito dall'EMSA pari a circa 0,5 milioni di EUR. Il coinvolgimento dell'EMSA dipende dall'eventuale attivazione e approvazione del compito accessorio dell'agenzia da parte del consiglio di amministrazione dell'EMSA.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

Clausola di riesame/revisione

La proposta contiene una disposizione che consente alla Commissione di rivedere il presente regolamento nel contesto di futuri sviluppi internazionali, in particolare nel caso dell'introduzione di un sistema MRV globale per il tramite dell'IMO. In tal caso la proposta di regolamento dovrebbe essere riesaminata e, eventualmente, modificata per allineare le disposizioni in materia di MRV con il sistema internazionale.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE)n. 525/2013

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁶,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il pacchetto clima ed energia¹⁷ che richiede contributi di tutti i settori dell'economia per realizzare le riduzioni di emissioni in questione, fra cui il trasporto marittimo internazionale, fornisce un mandato chiaro: "... in caso di mancata approvazione, da parte degli Stati membri, di un accordo internazionale che includa le emissioni del trasporto marittimo internazionale nei suoi obiettivi di riduzione nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale, o di mancata approvazione di un siffatto accordo nel quadro dell'UNFCCC da parte della Comunità entro il 31 dicembre 2011, è opportuno che la Commissione formuli una proposta volta ad includere le emissioni del trasporto marittimo internazionale nell'obiettivo comunitario di riduzione in vista dell'entrata in vigore entro il 2013 dell'atto proposto. Tale proposta dovrebbe limitare al massimo eventuali incidenze negative sulla competitività della Comunità, tenendo conto al contempo dei potenziali vantaggi per l'ambiente".
- (2) Nel luglio 2011 l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato misure tecniche e operative, in particolare l'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) e il piano di gestione per l'efficienza energetica delle navi (SEEMP), che permetteranno di limitare l'aumento previsto delle emissioni di gas a effetto serra, ma da sole non potranno determinare le riduzioni drastiche delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo internazionale

¹⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁷ Decisione 406/2009/CE e direttiva^o2009/29/CE.

necessarie per mantenere gli sforzi in linea con l'obiettivo globale di limitare l'aumento della temperatura globale a 2 °C.

- (3) Secondo i dati forniti dall'IMO, il consumo di energia e le emissioni di CO₂ delle navi potrebbero essere ridotti fino al 75% mediante l'applicazione di misure operative e l'utilizzo delle tecnologie esistenti; una parte significativa di tali misure può essere considerata economicamente efficiente dal momento che la riduzione dei costi del carburante compensa gli eventuali costi operativi o di investimento.
- (4) Al fine di ridurre le emissioni di anidride carbonica dovute al trasporto marittimo a livello dell'Unione, la migliore soluzione è la creazione di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO₂ in base al consumo di carburante delle navi, come primo passo di un approccio graduale per includere le emissioni dei trasporti marittimi nell'impegno dell'Unione in termini di riduzione dei gas a effetto serra.
- (5) L'adozione di misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e il consumo di carburante è intralciata da ostacoli all'interno del mercato, come la mancanza di informazioni attendibili sul consumo di carburante delle navi o di tecnologie per il riadattamento delle navi, le difficoltà di accesso ai finanziamenti per gli investimenti a favore dell'efficienza delle navi e la frammentazione degli incentivi visto che gli armatori non trarrebbero beneficio dai loro investimenti a favore dell'efficienza della nave poiché i costi di carburante sono a carico degli operatori.
- (6) Dalla consultazione delle parti interessate e dai dibattiti con i partner internazionali emerge che dovrebbe essere applicato un approccio graduale per l'inserimento delle emissioni del trasporto marittimo nell'impegno dell'Unione di riduzione dei gas a effetto serra approntando un solido sistema MRV per le emissioni di CO₂ del trasporto marittimo come primo passo e stabilendo i prezzi di queste emissioni in una fase successiva. Questo approccio favorisce progressi significativi a livello internazionale sull'accordo degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e su ulteriori misure per conseguire tali riduzioni al minimo costo.
- (7) L'introduzione di un sistema MRV dell'Unione dovrebbe portare a una riduzione delle emissioni fino al 2% rispetto allo status quo e a una riduzione dei costi netti complessivi fino a 1,2 miliardi di EUR entro il 2030, in quanto potrebbe contribuire alla rimozione degli ostacoli sul mercato, in particolare quelli legati alla mancanza di informazioni circa l'efficienza delle navi. La riduzione dei costi di trasporto dovrebbe agevolare gli scambi internazionali. Inoltre, un sistema MRV solido è una condizione fondamentale per qualsiasi misura o norma di efficienza basate sul mercato, applicata a livello di Unione o mondiale. Inoltre, fornisce dati affidabili per stabilire obiettivi precisi di riduzione delle emissioni e valutare i progressi del contributo dei trasporti marittimi verso il raggiungimento di un'economia a basse emissioni di carbonio.
- (8) Ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO₂ occorre tenere conto di tutte le tratte intra-Unione, tutte le tratte di arrivo dall'ultimo porto al di fuori dell'Unione al primo porto di scalo dell'Unione e tutte le tratte di partenza da un porto dell'Unione al successivo porto di scalo al di fuori dell'Unione. È opportuno prendere in considerazione le emissioni di CO₂ nei porti dell'Unione, anche quando le navi sono ormeggiate o si muovono all'interno di un porto, in particolare se sono disponibili misure specifiche intese a ridurle o a evitarle. Tali norme devono essere applicate in modo non discriminatorio a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera.

- (9) È auspicabile che il sistema MRV proposto assuma la forma di un regolamento in ragione della natura complessa e molto tecnica delle disposizioni introdotte, della necessità di norme uniformi applicabili in tutta l'Unione per riflettere la natura internazionale del trasporto marittimo in quanto si prevede che numerose navi faranno scalo nei porti di Stati membri diversi, e per favorirne l'attuazione nell'insieme dell'Unione.
- (10) Un sistema MRV dell'Unione affidabile e specifico per le navi deve basarsi sul calcolo delle emissioni generate dal consumo di carburante per le tratte da e verso i porti dell'Unione, dal momento che, per via della grande capacità dei serbatoi delle navi, i dati relativi alla vendita di carburante non possono fornire stime adeguatamente accurate del consumo di carburante in questo ambito specifico.
- (11) Il sistema MRV dell'Unione deve riguardare anche altre informazioni in relazione al clima che consentono di determinare l'efficienza delle navi o di analizzare ulteriormente i fattori di sviluppo delle emissioni. Questo campo di applicazione consente inoltre di adeguare il sistema MRV dell'Unione alle iniziative internazionali a favore dell'introduzione di norme di efficienza per le navi esistenti, che prevedono anche misure operative, e contribuisce alla rimozione degli ostacoli sul mercato dovuti alla carenza di informazioni.
- (12) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi per gli armatori e gli esercenti navali, in particolare per le piccole e medie imprese, e ottimizzare l'efficienza economica del sistema MRV senza compromettere l'obiettivo di coprire buona parte delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, le norme per il sistema MRV dovrebbero applicarsi solo ai grandi emettitori. La soglia di 5 000 tonnellate di stazza lorda è stata scelta dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle emissioni delle navi che viaggiano da e verso i porti dell'Unione. Le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate rappresentano circa il 55% delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione e approssimativamente il 90% delle emissioni. Questa soglia non discriminatoria garantirebbe la copertura dei principali emettitori. Una soglia inferiore comporterebbe un maggiore carico amministrativo mentre una soglia più elevata limiterebbe la copertura delle emissioni e quindi l'efficacia ambientale del sistema.
- (13) Per ridurre ulteriormente l'onere amministrativo per gli armatori e esercenti navali, è necessario che le norme di monitoraggio si incentrino sul CO₂, il gas a effetto serra di gran lunga più importante emesso dal trasporto marittimo, che rappresenta fino al 98% delle emissioni complessive di gas a effetto serra di questo settore.
- (14) Le norme devono tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere agli armatori la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio: l'uso delle bolle di consegna dei combustibili, il monitoraggio dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. Un piano di monitoraggio specifico per le navi deve precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.
- (15) Qualsiasi società responsabile, per l'intero periodo di riferimento, di una nave che svolge attività di trasporto deve essere considerata responsabile di tutti gli obblighi di monitoraggio e comunicazione in relazione a tale periodo, fra cui la presentazione di un'adeguata relazione sulle emissioni sottoposta a verifica. In caso di cambio di proprietà, il nuovo armatore sarà responsabile solo degli obblighi di monitoraggio e di comunicazione relative al periodo di riferimento successivo al passaggio di proprietà.

Allo scopo di agevolare l'adempimento di tali obblighi è necessario che il nuovo armatore riceva una copia dell'ultimo piano di monitoraggio, nonché il documento di conformità, ove del caso. Il passaggio di proprietà presuppone inoltre la modifica del piano di monitoraggio, onde consentire al nuovo armatore di operare le proprie scelte in relazione alla metodologia di monitoraggio.

- (16) Per evitare di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili e disponibili in commercio, che potrebbero pregiudicare l'attuazione del sistema MRV dell'Unione, non è necessario che il sistema MRV dell'Unione contempli in questa fase altri gas a effetto serra, forzanti climatici o inquinanti atmosferici.
- (17) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori e esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annuale. Per ragioni di riservatezza è opportuno limitare alle medie annuali e ai dati complessivi la pubblicazione delle informazioni concernenti le emissioni, il consumo di carburante e l'efficienza. I dati trasmessi alla Commissione devono essere integrati con i dati statistici nella misura in cui siano pertinenti per l'elaborazione, la produzione e la diffusione di statistiche europee, ai sensi della decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat¹⁸.
- (18) La verifica da parte di verificatori accreditati deve garantire che i piani di monitoraggio e le comunicazioni delle emissioni siano corretti e compatibili con quanto prescritto nel presente regolamento. Per semplificare la verifica, occorre che i verificatori accertino la credibilità dei dati confrontandoli con le stime fondate sui dati di posizionamento e sulle caratteristiche delle navi. Tali stime potrebbero essere fornite dalla Commissione. È opportuno che i verificatori siano persone o soggetti giuridici indipendenti e competenti e che siano accreditati da organismi nazionali di accreditamento istituiti ai sensi del 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 339/93¹⁹.
- (19) A bordo delle navi è opportuno tenere un documento di conformità, rilasciato da un verificatore, per comprovare la conformità con gli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica. È necessario che i verificatori informino la Commissione in merito al rilascio di tali documenti.
- (20) Sulla base dell'esperienza nell'esecuzione di compiti analoghi relativi alla sicurezza marittima, è auspicabile che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) assista la Commissione nello svolgimento di taluni compiti.
- (21) È opportuno che l'inosservanza delle disposizioni del presente regolamento comporti l'applicazione di sanzioni. Il controllo del rispetto delle prescrizioni relative al sistema MRV deve basarsi su strumenti esistenti, cioè quelli istituiti in applicazione della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera²⁰ e la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo²¹, nonché sulle informazioni relative al rilascio di documenti di conformità. È

¹⁸ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

¹⁹ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

²⁰ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

²¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

opportuno che il documento che attesta la conformità della nave con gli obblighi di monitoraggio e comunicazione sia aggiunto dalla Commissione all'elenco dei certificati e dei documenti di cui all'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/16/CE.

- (22) La direttiva 2009/16/CE prevede il fermo delle navi, in assenza dei certificati che devono essere presenti a bordo. Nel caso di navi che hanno omesso di rispettare gli obblighi di monitoraggio e comunicazione per più di un periodo di riferimento, è tuttavia opportuno prevedere la possibilità di un'esclusione. Tale possibilità deve essere applicata in modo da consentire la rettifica della situazione entro un periodo di tempo ragionevole.
- (23) Allo scopo di stabilire le prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ del trasporto marittimo da parte degli Stati membri a norma del presente regolamento, occorre modificare il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea²².
- (24) È opportuno che il sistema MRV dell'Unione funga da modello per l'istituzione di un sistema MRV globale che è l'opzione preferibile in quanto potrebbe essere più efficace data la sua portata più ampia. In questo contesto, è necessario che la Commissione condivida su base regolare le informazioni pertinenti relative all'attuazione del presente regolamento con l'IMO e altri organismi internazionali competenti, e che siano comunicati all'IMO i dati pertinenti. Una volta raggiunto un accordo su un sistema MRV globale, è necessario che la Commissione riveda il sistema MRV dell'Unione allo scopo di allinearli con il sistema globale.
- (25) Al fine di avvalersi delle migliori pratiche e prove scientifiche disponibili, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato in vista del riesame di alcuni aspetti tecnici del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle navi e per precisare ulteriormente le regole per la verifica delle relazioni sulle emissioni e dell'accreditamento dei verificatori. Occorre in particolare che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione deve provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (26) Al fine di garantire condizioni uniformi per quanto concerne l'utilizzo di sistemi automatizzati e modelli elettronici standard per la comunicazione normalizzata alla Commissione e agli Stati interessati in materia di emissioni e di altre informazioni pertinenti sul clima, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che le competenze di esecuzione siano esercitate in conformità con il regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione²³.

²² GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13.

²³ GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49.

- (27) L'obiettivo dell'azione proposta, vale a dire monitorare, comunicare e verificare le emissioni di CO₂ delle navi nella fase iniziale di un approccio graduale per ridurre dette emissioni, non può essere conseguito in misura sufficiente dai soli Stati membri, a causa della natura internazionale del trasporto marittimo e può dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello di Unione. L'Unione può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (28) Le norme che istituiscono il sistema MRV devono essere conformi alle disposizioni della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati²⁴ e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati²⁵.
- (29) È opportuno che il presente regolamento entri in vigore il 1° luglio 2015 al fine di garantire che gli Stati membri e le parti interessate abbiano il tempo sufficiente per adottare le misure necessarie per l'efficace applicazione del presente regolamento prima del primo periodo di riferimento che inizia il 1° gennaio 2018,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altre informazioni pertinenti sul clima in relazione alle navi che arrivano circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto marittimo.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni rilasciate durante le tratte effettuate dall'ultimo porto di scalo verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti che ricadono sotto la giurisdizione di uno Stato membro.
2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, i pescherecci, le imbarcazioni in legno di costruzione

²⁴ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

²⁵ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

rudimentale, le navi senza mezzi di propulsione meccanica e le navi di Stato usate per scopi non commerciali.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) “emissioni”, il rilascio di CO₂ nell’atmosfera da parte delle navi di cui all’articolo 2;
- (b) “porto di scalo”, il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri, escluse le soste per il solo scopo di rifornimento di carburante o viveri e/o il cambiamento dell’equipaggio;
- (c) “società”, l’armatore di cui all’articolo 2 o qualsiasi altra persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto la responsabilità dell’esercizio della nave dall’armatore della stessa;
- (d) “stazza lorda”, la stazza lorda metrica calcolata in conformità con le norme in materia di stazzatura di cui all’allegato 1 della Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969;
- (e) “verificatore”, un soggetto giuridico che svolge attività di verifica accreditato da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ e del presente regolamento;
- (f) “verifica”, le attività svolte da un verificatore per valutare la conformità dei documenti trasmessi dalla società ai requisiti previsti dal presente regolamento;
- (g) “altre informazioni pertinenti sul clima”, informazioni relative al consumo di carburante, all’attività di trasporto e all’efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e valutare le prestazioni delle navi;
- (h) “fattore di emissione”, il tasso medio di emissione di un gas a effetto serra rispetto ai dati di attività di un flusso di fonti ipotizzando una completa ossidazione nel caso della combustione e una conversione completa per tutte le altre reazioni chimiche;
- (i) “incertezza”, un parametro, associato al risultato della determinazione di una quantità, che caratterizza la dispersione dei valori ragionevolmente attribuibili a quella particolare quantità, compresi gli effetti di fattori sistematici e casuali, espresso in percentuale, e che descrive un intervallo di confidenza attorno al valore medio comprendente il 95% dei valori desunti, tenuto conto di eventuali asimmetrie nella distribuzione dei valori;
- (j) “stima conservativa”, la definizione di una serie di ipotesi in modo da garantire che le emissioni annuali non siano sottovalutate o che le distanze o i quantitativi di merci trasportate non siano sopravvalutati;
- (k) “tonnellate di CO₂”, tonnellaggio metrico di CO₂;
- (l) “periodo di riferimento”, l’anno civile di riferimento per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni.

²⁶ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

CAPO II
MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE
SEZIONE 1

Principi e metodi per il monitoraggio e la comunicazione

Articolo 4

Principi comuni per il monitoraggio e la comunicazione

1. Le società monitorano e comunicano per ogni nave la quantità e il tipo di carburante consumato in un anno civile all'interno di ogni porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e per ogni tratta di arrivo e di partenza presso un porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro a norma dei paragrafi da 2 a 6.
2. Il monitoraggio e la comunicazione sono esaustivi e riguardano tutte le emissioni risultanti dalla combustione dei carburanti. Le società applicano misure idonee a prevenire le lacune nei dati nel corso del periodo di riferimento.
3. Il monitoraggio e la comunicazione sono coerenti e paragonabili nel tempo. Le società utilizzano le stesse metodologie di monitoraggio e le stesse serie di dati, fatte salve le modifiche e le deroghe approvate dal verificatore.
4. Le società ottengono, registrano, compilano, analizzano e documentano i dati di monitoraggio, fra cui le ipotesi, i riferimenti, i fattori di emissione e i dati sulle attività, in un modo trasparente che consenta al verificatore la riproduzione della determinazione delle emissioni.
5. Le società garantiscono che la determinazione delle emissioni non sia sistematicamente o volutamente imprecisa. Esse individuano e riducono ogni fonte di inesattezza.
6. Le società forniscono ragionevoli garanzie circa l'integrità dei dati relativi alle emissioni che devono essere monitorati e comunicati.

Articolo 5

Metodi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni del trasporto marittimo

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano le loro emissioni e le altre informazioni pertinenti sul clima per ciascuna delle loro navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate secondo uno dei metodi di cui all'allegato I.

SEZIONE 2

PIANO DI MONITORAGGIO

Articolo 6

Contenuto e presentazione del piano di monitoraggio

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

2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, per la prima volta dopo il 1 ° gennaio 2018, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo in un porto che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro.
3. Il piano di monitoraggio di cui al paragrafo 1 consta di una documentazione completa e trasparente della metodologia di monitoraggio di una determinata nave e contiene almeno i seguenti elementi:
 - (a) l'identificazione e la tipologia della nave, compreso il nome della nave, il numero di registrazione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), il porto di immatricolazione o il porto di appartenenza e il nome dell'armatore della nave;
 - (b) il nome della società e l'indirizzo, il telefono, il fax e l'indirizzo di posta elettronica di un referente;
 - (c) una descrizione delle fonti di emissione a bordo della nave, tra cui i motori principali, i motori ausiliari, le caldaie e i generatori di gas inerte e i tipi di carburanti utilizzati;
 - (d) una descrizione delle procedure, dei sistemi e delle responsabilità predisposti per aggiornare la completezza dell'elenco delle fonti di emissioni per l'anno di monitoraggio allo scopo di garantire la completezza del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni della nave;
 - (e) una descrizione delle procedure utilizzate per monitorare la completezza dell'elenco delle tratte;
 - (f) una descrizione delle procedure per il monitoraggio dei consumi di carburante della nave, fra cui:
 - (i) il metodo scelto di cui all'allegato I per il calcolo del consumo di carburante di ciascuna fonte di emissione, compresa una descrizione delle apparecchiature di misurazione utilizzate, se del caso;
 - (ii) le procedure per la misura dei rifornimenti di carburante e del carburante contenuto nei serbatoi, una descrizione degli strumenti di misura utilizzati e le procedure di registrazione, recupero, trasmissione e archiviazione dei dati riguardanti le misure, se del caso;
 - (iii) il metodo scelto per la determinazione della densità, ove applicabile;
 - (iv) una procedura finalizzata a garantire che l'incertezza totale delle misure del carburante è conforme ai requisiti del presente regolamento, se possibile in riferimento alle normative nazionali, alle clausole previste dai contratti con i clienti o alle norme di accuratezza del fornitore di carburante;
 - (g) i singoli fattori di emissione applicati per ciascun tipo di carburante o, nel caso di carburanti alternativi, le metodologie impiegate per determinare i fattori di emissione, compresi la metodologia adottata per il campionamento, i metodi di analisi, la descrizione dei laboratori utilizzati (e l'accreditamento ISO 17025 certificato, ove del caso);

- (h) la descrizione delle procedure utilizzate per determinare i dati relativi alle attività per tratta, fra cui:
 - (i) procedure, responsabilità e fonti di dati per stabilire e registrare la distanza per tratta percorsa;
 - (ii) procedure, responsabilità, formule e fonti di dati per stabilire e registrare il carico trasportato e il numero di passeggeri, a seconda del caso;
 - (iii) procedure, responsabilità, formule e fonti di dati per determinare e registrare il tempo trascorso in mare tra il porto di partenza e il porto di arrivo;
 - (i) una descrizione del metodo da adottare per calcolare i dati surrogati per ovviare alle lacune dei dati;
 - (j) la data dell'ultima modifica del piano di monitoraggio.
4. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli. Le norme tecniche che stabiliscono i modelli per i piani di monitoraggio di cui al paragrafo 1 sono determinate mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 7

Modifiche del piano di monitoraggio

Le società verificano periodicamente se il piano di monitoraggio della nave riflette la natura e il funzionamento della nave e se sia possibile migliorare la metodologia di monitoraggio.

Una società modifica il piano di monitoraggio nelle situazioni seguenti:

- (a) quando si verifica un cambio di proprietà di navi;
- (b) quando si verificano nuove emissioni dovute a nuove fonti di emissione o all'uso di nuovi carburanti non ancora contemplati nel piano di monitoraggio;
- (c) quando una variazione della disponibilità dei dati, dovuta all'impiego di nuovi tipi di strumenti di misurazione, metodi di campionamento o metodi di analisi o ad altre ragioni, comporta una maggiore accuratezza nella determinazione delle emissioni;
- (d) quando i dati ottenuti dall'impiego della metodologia di monitoraggio applicata in precedenza si sono rivelati errati;
- (e) quando il piano di monitoraggio non è conforme alle prescrizioni del presente regolamento e il verificatore obbliga la società a modificarlo.

Le società comunicano ai verificatori senza indugio eventuali proposte di modifica del piano di monitoraggio.

Ogni modifica significativa apportata al piano di monitoraggio è soggetta alla valutazione da parte del verificatore.

SEZIONE 3

MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI E DI ALTRE INFORMAZIONI PERTINENTI

Articolo 8

Monitoraggio delle attività nel periodo di riferimento

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

Articolo 9

Monitoraggio per tratta

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

- (a) porto di partenza e porto di arrivo, comprese la data e l'ora di partenza e di arrivo;
- (b) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale operando una distinzione tra il carburante utilizzato all'interno e all'esterno delle zone di controllo delle emissioni;
- (c) emissione di CO₂;
- (d) distanza percorsa;
- (e) tempo trascorso in mare;
- (f) merci trasportate;
- (g) attività di trasporto.

Articolo 10

Monitoraggio su base annua

Sulla base del piano di monitoraggio approvato in conformità dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave e per ogni anno civile, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e dell'allegato II, i seguenti parametri:

- (a) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale operando una distinzione tra carburante utilizzato all'interno e all'esterno delle zone di controllo delle emissioni;
- (b) totale emissione di CO₂;
- (c) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- (d) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte di partenza effettuate da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

- (e) dato aggregato delle emissioni di CO₂ di tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- (f) emissioni di CO₂ nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro verificatesi all'ormeggio;
- (g) distanza totale percorsa;
- (h) tempo totale trascorso in mare;
- (i) attività di trasporto totale;
- (j) efficienza energetica media.

SEZIONE 4

COMUNICAZIONE

Articolo 11

Contenuto della relazione sulle emissioni

1. A partire dal 2019, entro il 30 aprile di ogni anno, le società presentano alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera in questione, una relazione sulle emissioni relative alle emissioni e a altre informazioni pertinenti sul clima che riguardano l'intero periodo di riferimento per ogni nave sotto la loro responsabilità; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma delle prescrizioni di cui all'articolo 14.
2. In caso di passaggio di proprietà delle navi, la nuova società garantisce che ogni nave sotto la sua responsabilità è conforme ai requisiti del presente regolamento in relazione a tutto il periodo di riferimento in cui si assume la responsabilità della nave in questione.
3. Le società integrano nella relazione sulle emissioni di cui al paragrafo 1 le seguenti informazioni:
 - (a) dati di identificazione della nave e della società, fra cui:
 - (i) il nome della nave;
 - (ii) il numero di registrazione IMO;
 - (iii) il porto di immatricolazione o il porto di appartenenza;
 - (iv) l'efficienza tecnica della nave (l'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) o il valore stimato dell'indice (EIV) in base alla risoluzione dell'IMO MEPC.215 (63), ove applicabile);
 - (v) il nome dell'armatore;
 - (vi) l'indirizzo dell'armatore e la sua sede principale di attività;
 - (vii) il nome della società (se non è l'armatore);
 - (viii) indirizzo della società (se non è l'armatore) e la sua sede principale di attività;
 - (ix) indirizzo, telefono, fax e indirizzo di posta elettronica di un referente;
 - (b) informazioni sul metodo di monitoraggio utilizzato e il relativo livello di incertezza;
 - (c) i risultati del monitoraggio annuale dei parametri a norma dell'articolo 10.

Articolo 12

Formato della relazione sulle emissioni

1. La relazione sulle emissioni di cui all'articolo 11 è trasmessa utilizzando sistemi automatizzati e formati di scambio di dati completi, inclusi modelli elettronici.
2. Le norme tecniche che stabiliscono il formato di scambio dei dati, compresi i modelli elettronici di cui al paragrafo 1, sono determinate per mezzo di atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, del presente regolamento.

CAPO III

VERIFICA E ACCREDITAMENTO

Articolo 13

Ambito delle attività di verifica e relazione di verifica

1. Il verificatore valuta la conformità del piano di monitoraggio di cui all'articolo 6 con i requisiti stabiliti agli articoli 6 e 7. Se la valutazione contiene raccomandazioni che devono essere inserite un piano di monitoraggio, la società responsabile rivede il proprio piano di monitoraggio prima che il periodo di riferimento abbia inizio.
2. Il verificatore valuta la conformità della relazione sulle emissioni con i requisiti di cui agli articoli da 8 a 11 e all'allegato I e II.
3. In particolare, il verificatore garantisce che le emissioni e le altre informazioni utili relative al clima incluse nella relazione sulle emissioni siano state determinate a norma degli articoli 8, 9 e 10 e del piano di monitoraggio di cui all'articolo 6. Il verificatore garantisce che le emissioni e le altre informazioni pertinenti sul clima dichiarate nelle relazioni sono coerenti con i dati calcolati da altre fonti, conformemente agli allegati I e II.
4. Se la valutazione conclude che, per quanto a conoscenza del verificatore, la relazione sulle emissioni è priva di inesattezze e di errori rilevanti, il verificatore predispone una relazione di verifica. La relazione di verifica indica tutti gli aspetti attinenti al lavoro svolto dal verificatore.
5. Se la valutazione conclude che la relazione sulle emissioni contiene inesattezze, errori, incongruenze o non soddisfa i requisiti di cui agli articoli 11 e 14 e all'allegato I, il verificatore informa la società in maniera tempestiva invitandola a inviare una relazione rivista. La società rettifica eventuali non conformità o incongruenze non comunicate in modo da consentire la conclusione tempestiva del processo di verifica. Nella sua relazione di verifica il verificatore indica se le non conformità sono state risolte dalla società nel corso della verifica.

Articolo 14

Obblighi e principi generali applicabili ai verificatori

1. Il verificatore è indipendente dalla società o dall'esercente della nave in questione e svolge le attività previste dal presente regolamento nel pubblico interesse. A tal fine, il verificatore e qualsiasi parte del medesimo soggetto giuridico non possono essere una società o un esercente della nave, i proprietari di una società o controllati da

quest'ultima, né il verificatore può intrattenere rapporti con la società tali da compromettere la sua indipendenza e imparzialità.

2. Qualora decida di procedere alla verifica della relazione sulle emissioni di cui all'articolo 11 e delle procedure di monitoraggio applicate dalla società, il verificatore valuta l'affidabilità, la credibilità e l'accuratezza dei sistemi di monitoraggio e dei dati e delle informazioni comunicati in materia di emissioni, in particolare:
 - (a) l'assegnazione del consumo di carburante alle tratte che rientrano nell'ambito del presente regolamento;
 - (b) i dati trasmessi relativi al consumo di carburante e le misurazioni e i calcoli connessi;
 - (c) la scelta e l'applicazione dei fattori di emissione;
 - (d) i calcoli per determinare le emissioni complessive;
 - (e) i calcoli per determinare l'efficienza energetica;
3. Il verificatore prende in considerazione solo le relazioni presentate a norma dell'articolo 11, se dati e informazioni affidabili e credibili consentono di determinare le emissioni con un elevato grado di certezza e purché vi sia la garanzia che:
 - (a) i dati presentati siano coerenti alla luce dei dati stimati basati su informazioni riguardanti la localizzazione delle navi e le caratteristiche come la potenza motrice installata;
 - (b) i dati presentati siano privi di incongruenze, in particolare quando si confronta il volume complessivo di carburante acquistato annualmente da ciascuna nave e il consumo di carburante aggregato durante le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;
 - (c) la raccolta dei dati sia stata effettuata in conformità alle norme applicabili;
 - (d) i registri pertinenti della nave siano completi e coerenti.

Articolo 15

Procedure di verifica

1. Il verificatore individua i potenziali rischi legati al processo di monitoraggio e comunicazione, confrontando le emissioni dichiarate con i dati stimati sulla base dei dati e delle caratteristiche di localizzazione come la potenza del motore installato. Nel caso di divergenze significative, il verificatore effettua ulteriori analisi.
2. Il verificatore individua i potenziali rischi connessi alle diverse fasi di calcolo, rivedendo tutte le fonti di dati e le metodologie impiegate.
3. Il verificatore tiene conto di tutti i metodi efficaci di controllo dei rischi applicati dalla società per ridurre i livelli di incertezza, in funzione dell'accuratezza dei metodi di monitoraggio utilizzati.
4. La società fornisce al verificatore tutte le informazioni supplementari che gli consentono di svolgere le procedure di verifica. Il verificatore può effettuare verifiche a campione durante il processo di verifica per determinare l'affidabilità dei dati e delle informazioni trasmesse.

5. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 24 al fine di specificare ulteriormente le regole che disciplinano le attività di verifica di cui al presente regolamento e le modalità di accreditamento dei verificatori. Tali atti delegati si basano sui principi di verifica di cui all'articolo 14 e sulle pertinenti norme internazionalmente riconosciute.

Articolo 16

Accreditamento dei verificatori

1. Un verificatore che valuta i piani di monitoraggio e le relazioni sulle emissioni e che rilascia i documenti di verifica e di conformità di cui agli articoli 13 e 17 è accreditato per le attività che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento da parte di un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008.
2. In assenza di disposizioni specifiche in materia di accreditamento dei verificatori nel presente regolamento, si applicano le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 765/2008.
3. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 24 al fine di specificare ulteriormente le modalità di accreditamento dei verificatori.

CAPO IV

CONFORMITÀ E PUBBLICAZIONE DELLE INFORMAZIONI

Articolo 17

Rilascio di un documento di conformità

1. Qualora la relazione sulle emissioni di cui all'articolo 11 soddisfi i requisiti prescritti agli articoli da 11a15 e quelli di cui agli allegati I e II, sulla base di una relazione di verifica, il verificatore emette un documento di conformità per la nave in questione.
2. Il documento di conformità di cui al paragrafo 1 comprende le seguenti informazioni:
 - (a) l'identità della nave (nome, numero di registrazione IMO e porto di immatricolazione o porto di appartenenza);
 - (b) il nome e l'indirizzo e la sede principale di attività dell'armatore;
 - (c) l'identità del verificatore;
 - (d) la data di rilascio del documento di conformità (il periodo di riferimento in questione e il periodo di validità).
3. I documenti di conformità sono considerati validi per un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del periodo di riferimento.
4. Senza indugio, il verificatore informa la Commissione e l'autorità dello Stato di bandiera in merito al rilascio di un documento di conformità e trasmette le informazioni di cui al paragrafo 2 utilizzando sistemi automatizzati e formati per lo scambio dei dati completi, inclusi modelli elettronici stabiliti dalla Commissione conformemente alla procedura istituita nel presente regolamento.
5. Le norme tecniche che stabiliscono il formato di scambio dei dati, compresi i modelli elettronici di cui al paragrafo 4, sono determinate per mezzo di atti di esecuzione.

Tali atti di esecuzione sono adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 18

Obbligo di tenere a bordo un documento di conformità valido

Dal 30 giugno 2019 le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro hanno a bordo un documento valido attestante la conformità della nave con gli obblighi di comunicazione e monitoraggio per il periodo di riferimento in questione, rilasciato ai sensi dell'articolo 17.

Articolo 19

Adempimento agli obblighi di monitoraggio e comunicazione e ispezioni

1. Sulla base delle informazioni pubblicate a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, ciascuno Stato membro assicura la conformità ai requisiti di monitoraggio e comunicazione prescritti dagli articoli da 8 a 12 delle navi battenti la sua bandiera.
2. Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni ispezione di una nave in un porto soggetto alla sua giurisdizione comprenda la verifica della presenza a bordo del documento di conformità di cui all'articolo 18.
3. Fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo e sulla base delle informazioni pubblicate conformemente all'articolo 21, per ciascuna nave che non osserva il disposto dell'articolo 21, paragrafo 2, lettere da j) a k), entrata in un porto soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, lo Stato membro verifica la presenza a bordo del documento di conformità di cui all'articolo 18.

Articolo 20

Sanzioni, scambio di informazioni e ordine di esclusione

1. Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni per il mancato rispetto dei requisiti di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 e adottano tutte le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Le sanzioni previste non sono meno rigorose di quelle previste dalla normativa nazionale in materia di emissioni di gas a effetto serra in caso di inosservanza degli obblighi di comunicazione da parte degli operatori e sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il 1° luglio 2017 e provvedono a notificare senza indugio alla Commissione le eventuali modifiche di tali disposizioni.
2. Gli Stati membri istituiscono un efficace scambio di informazioni e un'adeguata cooperazione tra le autorità nazionali a garanzia del rispetto dei requisiti di monitoraggio e di comunicazione o, se del caso, con la loro autorità incaricata delle procedure sanzionatorie. Le procedure sanzionatorie nazionali avviate da ogni Stato membro sono notificate alla Commissione, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato.
3. Per le navi che non hanno rispettato le prescrizioni in materia di monitoraggio e di comunicazione per più di un periodo di riferimento, l'autorità nazionale dello Stato di approdo può emettere un ordine di esclusione che viene notificato alla Commissione, all'EMSA, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato.

Dopo che l'ordine di espulsione è stato emanato, ciascun Stato membro rifiuta l'accesso di detta nave ai suoi porti fino a quando la società non adempie ai suoi obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione a norma degli articoli da 8 a 12; l'adempimento deve essere confermato dalla notifica di un valido documento di conformità all'autorità nazionale dello Stato di approdo che ha emesso l'ordine di espulsione.

Articolo 21

Pubblicazione delle informazioni

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione pubblica le emissioni comunicate a norma dell'articolo 11 e le informazioni sulla conformità della società ai requisiti di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli 11 e 17.
2. La pubblicazione di cui al paragrafo 1 comprende le seguenti informazioni:
 - (a) l'identità della nave (nome, numero di registrazione IMO e porto di immatricolazione o porto di appartenenza);
 - (b) l'identità dell'armatore (nome e indirizzo dell'armatore e sede principale di attività);
 - (c) efficienza tecnica della nave (EEDI o EIV, a seconda dei casi);
 - (d) emissioni annuali di CO₂;
 - (e) consumo annuo complessivo di carburante per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;
 - (f) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di gas a effetto serra per la distanza percorsa di viaggi che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;
 - (g) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di gas a effetto serra per la distanza percorsa e merci trasportate sulle tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;
 - (h) tempo totale annuo trascorso in mare nelle tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento;
 - (i) applicazione della metodologia per il monitoraggio;
 - (j) la data di rilascio e la data di validità del documento di conformità;
 - (k) l'identità del verificatore che ha approvato la relazione sulle emissioni.
3. La Commissione pubblica una relazione annuale sulle emissioni e sulle altre informazioni pertinenti sul clima relative al trasporto marittimo.
4. L'EMSA assiste la Commissione nel suo lavoro per ottemperare a quanto disposto dagli articoli 11, 12, 17 e 21 del presente regolamento, a norma del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷.

²⁷ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

CAPO V

COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Articolo 22

Cooperazione internazionale

1. La Commissione informa periodicamente l'IMO e altri organismi internazionali competenti circa l'attuazione del presente regolamento, al fine di agevolare lo sviluppo di norme internazionali all'interno dell'IMO per quando concerne il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas serra dovute ai trasporti marittimi.
2. La Commissione intrattiene scambi di natura tecnica con i paesi terzi riguardo all'attuazione del presente regolamento, in particolare all'ulteriore sviluppo dei metodi di monitoraggio, l'organizzazione della comunicazione e la verifica delle relazioni sulle emissioni.
3. Qualora venga raggiunto un accordo internazionale sulle misure globali volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione riesamina il presente regolamento e può, se del caso, proporre modifiche al presente regolamento.

CAPO VI

POTERI DELEGATI, COMPETENZE DI ESECUZIONE E DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23

Delega dei poteri

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

Articolo 24

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 15, 16 e 23 è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal 1° luglio 2015.
2. La delega di potere di cui all'articolo 23 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

Articolo 25

Atti di esecuzione

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 8 della decisione 93/389/CEE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 26

Modifiche del regolamento (UE) n. 525/2013

Il regolamento (UE) n. 525/2013 è così modificato:

1. All'articolo 1 del regolamento 525/2013²⁸, è aggiunta la seguente lettera h):
“h) il monitoraggio e le relazioni sulle emissioni di gas a effetto serra delle navi marittime ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX / XXXX.”
2. È inserito il seguente “articolo 21 bis”:

Articolo 21 bis

Comunicazione delle emissioni del trasporto marittimo

- (1) “Gli Stati membri riferiscono alla Commissione entro il 15 gennaio di ogni anno (“anno X”) per l'anno X-2, le emissioni di CO₂ del trasporto marittimo ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX.
- (2) La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma [dell'articolo 25 del presente regolamento] per specificare i requisiti per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ del trasporto marittimo ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) n. XXXX/XXXX e tenendo conto, se del caso, delle pertinenti decisioni adottate dagli organi dell'UNFCCC e del protocollo di Kyoto o di accordi che ne derivano o succedono loro nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale.
- (3) La Commissione adotta atti di esecuzione per definire la struttura, il formato e la procedura di presentazione a cura degli Stati membri delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto marittimo, ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento

²⁸ GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13.

(UE) n. XXXX/XXXX. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'[articolo 26, paragrafo 2].”

3. All'articolo 25, paragrafi 2, 3 e 5, è inserito il seguente riferimento:

“21 *bis*”

Articolo 27

Entrata in vigore

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I

Metodi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di altre informazioni pertinenti sul clima

A. CALCOLO DEL CONSUMO DI CARBURANTE (articolo 9)

Ai fini del calcolo del consumo di carburante, le società si attengono alla seguente formula:

Consumo di carburante x fattore di emissione

Il consumo di carburante comprende il carburante utilizzato dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte.

Il consumo di carburante all'interno dei porti all'ormeggio è calcolato separatamente.

In linea di principio, sono utilizzati i valori predefiniti per i fattori di emissione dei carburanti a meno che la società decida di impiegare i dati sulla qualità dei carburanti di cui alle bolle di consegna dei carburanti e utilizzati per dimostrare la conformità alle normative vigenti concernenti le emissioni di zolfo.

I fattori di emissione predefiniti si basano sui più recenti valori IPCC disponibili. Questi sono reperibili all'allegato VI del regolamento (UE) n.°601/2012 concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹.

È necessario applicare fattori di emissione appropriati per i biocarburanti e i combustibili non fossili alternativi.

B. METODI PER DETERMINARE LE EMISSIONI

La società definisce nel piano di monitoraggio quale metodologia di monitoraggio è utilizzata per calcolare il consumo di carburante per ciascun tipo di nave sotto la propria responsabilità e assicura un'aderenza al metodo prescelto.

Nella scelta di una metodologia di monitoraggio, i vantaggi derivanti da una maggiore accuratezza devono essere messi a confronto con i costi più elevati.

Ai fini del calcolo è preso in considerazione il carburante effettivamente consumato durante ogni tratta, ed è utilizzato uno dei seguenti metodi:

- (a) bolla di consegna del carburante (BDN) e rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi;
- (b) monitoraggio a bordo degli oli combustibili in serbatoio;
- (c) flussometri per i processi di combustione interessati;
- (d) misurazioni dirette delle emissioni.

1. Metodo A: Bolla di consegna dei carburanti (BDN) e rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi

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

²⁹ GU L 181 del 12.7.2012, pag. 30.

dedotto il carburante disponibile alla fine del periodo e il carburante non soggetto a bunkeraggio tra l'inizio del periodo e la fine del periodo.

Il periodo comprende il tempo intercorso tra due porti di scalo o il tempo trascorso all'interno di un porto. Per il carburante usato durante un periodo, il tipo di carburante e il contenuto di zolfo devono essere specificati.

Questo approccio non deve essere utilizzato quando le BDN non sono disponibili a bordo delle navi, in particolare quando il carico è utilizzato come carburante, per esempio l'evaporazione del gas naturale liquefatto (GNL).

La BDN è applicata ai sensi della convenzione MARPOL, allegato VI e i registri pertinenti sono tenuti a bordo per tre anni dopo la consegna del carburante e immediatamente disponibili. Il rilevamento periodico del carburante nei serbatoi a bordo è basato sulle letture del serbatoio del carburante. Sono utilizzate tabelle relative a ciascun serbatoio per determinare il volume al momento della lettura del serbatoio. L'incertezza associata alla BDN è indicata nel piano di monitoraggio di cui all'articolo 6. Le letture del serbatoio del carburante sono effettuate con metodi adeguati, come i sistemi automatizzati, scandagli e metri a nastro. Il metodo dello scandaglio e l'incertezza associata sono specificati nel piano di monitoraggio di cui all'articolo 6.

Qualora la quantità di rifornimento del carburante o la quantità di carburante rimasta nel serbatoio è determinata in unità di volume, espresso in litri, la società converte tale quantità da volume in massa utilizzando i valori di densità effettivi. La società determina la densità reale optando per:

- (a) sistemi di misurazione a bordo;
- (b) la densità misurata dal fornitore di carburante al momento del rifornimento del e registrata su un'apposita fattura o sulla bolla di consegna.

La densità effettiva è espressa in kg/litro e determinata per la temperatura applicabile per una misura specifica. Nei casi in cui i valori di densità effettivi non sono disponibili, un fattore di densità standard per il tipo di carburante pertinente è applicato dopo l'approvazione da parte del verificatore.

2. Metodo B: Monitoraggio dei serbatoi a bordo

Questo metodo si basa sulle letture del serbatoio di carburante per tutti i serbatoi presenti a bordo. Le letture avvengono tutti i giorni quando la nave è in mare e ogniqualvolta la nave è in fase di bunkeraggio o debunkeraggio.

Le variazioni cumulative del livello di carburante nel serbatoio tra due letture costituiscono il carburante consumato nel periodo considerato.

Per periodo s'intende il tempo intercorso tra due porti di scalo o il tempo trascorso all'interno di un porto. Per il carburante usato durante un periodo, il tipo di carburante e il contenuto di zolfo devono essere specificati.

Le letture del serbatoio del carburante sono effettuate con metodi adeguati, come i sistemi automatizzati, scandagli e metri a nastro. Il metodo dello scandaglio e l'incertezza associata sono specificati nel piano di monitoraggio di cui all'articolo 6.

Qualora la quantità di rifornimento del carburante o la quantità di carburante rimasta nel serbatoio è determinata in unità di volume, espresso in litri, la società converte tale quantità da volume in massa utilizzando i valori di densità effettivi. La società determina la densità reale optando per:

- (a) sistemi di misurazione a bordo;
- (b) la densità misurata dal fornitore di carburante al momento del rifornimento è registrata su un'apposita fattura o sulla bolla di consegna.

La densità effettiva è espressa in kg/litro e determinata per la temperatura applicabile per una misura specifica. Nei casi in cui i valori di densità effettivi non sono disponibili, un fattore di densità standard per il tipo di carburante pertinente è applicato dopo l'approvazione da parte del verificatore.

3. Metodo C: Flussimetri per i processi di combustione applicabili

Questo metodo si basa su flussi di carburante misurati a bordo. I dati di tutti i flussometri correlati alle fonti di emissione pertinenti sono combinati per determinare tutti i consumi di carburante per un determinato periodo.

Per periodo s'intende il tempo intercorso tra due porti di scalo o il tempo trascorso all'interno di un porto. Per il carburante usato durante un periodo, il tipo di carburante e il contenuto di zolfo devono essere monitorati.

I metodi di calibrazione applicati e l'incertezza associata ai flussometri utilizzati sono specificati nel piano di monitoraggio di cui all'articolo 6.

Qualora la quantità di carburante consumato sia determinata in unità di volume, espressa in litri, la società converte tale quantità da volume in massa utilizzando i valori di densità effettivi. La società determina la densità reale optando per:

- (a) sistemi di misurazione a bordo;
- (b) la densità misurata dal fornitore di carburante al momento del rifornimento e registrato su un'apposita fattura o sulla bolla di consegna.

La densità effettiva è espressa in kg/litro e determinata per la temperatura applicabile per una misura specifica. Quando i valori di densità effettivi non sono disponibili, un fattore di densità standard per il tipo di carburante pertinente è applicato dopo l'approvazione da parte del verificatore.

4. Metodo D: Misurazione diretta delle emissioni

La misurazione diretta delle emissioni può essere utilizzata per le tratte che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e per le emissioni che si verificano nei porti situati nella giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂ emesso comprende quello emesso dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle caldaie e dai generatori di gas inerte. Per le navi la cui comunicazione si basa su questo metodo, il consumo di carburante è calcolato utilizzando le emissioni di CO₂ misurate e il fattore di emissione applicabile dei carburanti pertinenti.

Questo metodo si basa sulla determinazione dei flussi di emissione di CO₂ in camini di scarico (imbuti) moltiplicando la concentrazione di CO₂ del gas di scarico per il flusso dei gas di scarico.

I metodi della calibrazione applicati e l'incertezza associata ai dispositivi utilizzati sono specificati nel piano di monitoraggio di cui all'articolo 6.

ALLEGATO II

Monitoraggio delle altre informazioni pertinenti sul clima

A.- Monitoraggio per tratta (articolo 9)

Ai fini del monitoraggio per tratta delle altre informazioni pertinenti sul clima (articolo 9), le società rispettano le seguenti regole.

La data e l'ora di partenza e di arrivo sono riportate utilizzando l'ora di Greenwich (GMT). Il tempo trascorso in mare è calcolato sulla base delle informazioni riguardanti la partenza e l'arrivo presso i porti, escluso l'ancoraggio.

La distanza percorsa può essere la distanza della rotta più diretta tra il porto di partenza e il porto di arrivo o l'effettiva distanza percorsa. In caso di uso della distanza della rotta più diretta tra il porto di partenza e il porto di arrivo, è necessario integrare un fattore di correzione conservativa per assicurare che la distanza percorsa non sia significativamente sottovalutata. Il piano di monitoraggio di cui all'articolo 6, specifica quale calcolo della distanza è utilizzato e, se necessario, il fattore di correzione utilizzato. La distanza percorsa è espressa in miglia nautiche.

Per le navi passeggeri, il numero dei passeggeri è usato per esprimere il carico trasportato. Per tutte le altre categorie di navi, la quantità di carico è espressa in tonnellate metriche e metri cubi di carico.

L'attività di trasporto deve essere determinata moltiplicando la distanza percorsa per la quantità di carico trasportato.

B. Monitoraggio su base annua (articolo 10)

Ai fini del monitoraggio su base annua delle altre informazioni pertinenti sul clima, le società rispettano le seguenti regole.

I valori da monitorare, ai sensi dell'articolo 10, sono determinati per aggregazione dei rispettivi dati per ogni tratta.

L'efficienza energetica media è monitorata utilizzando almeno quattro indicatori, il consumo di carburante per distanza, il consumo di carburante per attività di trasporto, le emissioni di CO₂ per distanza e le emissioni di CO₂ per attività di trasporto, calcolati come segue:

Consumo di carburante per distanza = consumo totale annuo di carburante / distanza totale percorsa

Consumo di carburante per attività di trasporto = consumo totale annuo di carburante / attività di trasporto totale

Emissioni di CO₂ per distanza = emissioni totali annue di CO₂ / distanza totale percorsa

Emissioni di CO₂ per attività di trasporto = emissioni totali annue di CO₂ / attività di trasporto totale

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
 - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
 - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo

1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB³⁰

Area politica 34 = "Azione per il clima"

1.3. Natura della proposta/iniziativa

La proposta/iniziativa riguarda una nuova azione

La proposta/iniziativa riguarda una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria³¹

La proposta/iniziativa riguarda la proroga di un'azione esistente

La proposta/iniziativa riguarda un'azione riorientata verso una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivo/obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

Ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 20% rispetto ai livelli del 1990 o del 30% in condizioni favorevoli, aumentare la quota di fonti di energia rinnovabile nel nostro consumo energetico finale al 20% aumentare del 20% l'efficienza energetica.

1.4.2. Obiettivo/obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate

Obiettivo specifico n. 1

Contribuire, attraverso azioni per il clima a livello UE, all'obiettivo a lungo termine di stabilizzare le concentrazioni di gas a effetto serra nell'atmosfera a un livello tale da impedire pericolose interferenze antropogeniche con il sistema climatico.

Attività ABM/ABB interessate

ABB codice 34 02: Azione per il clima a livello UE e internazionale

Obiettivo specifico n. 2

Perseguire politiche ambiziose riguardanti l'azione per il clima a livello internazionale per conseguire l'obiettivo a lungo termine di stabilizzare le concentrazioni di gas a effetto serra nell'atmosfera a un livello tale da impedire pericolose interferenze antropogeniche con il sistema climatico.

Attività ABM/ABB interessate

ABB codice 34 02: Azione per il clima a livello UE e internazionale

³⁰ ABM: *Activity-Based Management* (Gestione basata sulle attività); ABB: *Activity-Based Budgeting* (Formazione del bilancio per attività).

³¹ A norma dell'articolo 49, paragrafo 6, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

L'attuazione di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas a effetto serra delle navi fornirebbe dati su queste emissioni, di cui sono disponibili solo delle stime in assenza di adeguati obblighi di comunicazione. È prevedibile che il monitoraggio e la comunicazione di tali emissioni e degli indicatori sul consumo di carburante e sull'efficienza delle navi sensibilizzino il settore del trasporto marittimo sui conseguenti costi del carburante e sui potenziali miglioramenti.

Secondo la valutazione d'impatto, la riduzione delle emissioni e i risparmi sul carburante dovrebbero arrivare fino al 2% rispetto allo status quo. Questo si traduce con un risparmio dei costi netti annuali fino a 1,2 miliardi di EUR per il settore nel 2030 grazie alla riduzione delle spese di carburante.

1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.

Numero e percentuale di navi che eseguono il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni in linea con il regolamento rispetto al numero di navi che fanno scalo nei porti dell'UE.

Le emissioni di CO₂ annue derivanti dai trasporti marittimi, che rientrano nell'ambito di applicazione dell'UE, sono misurate a bordo e sulla base del consumo di carburante

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità da coprire nel breve e lungo termine

Oggigiorno l'entità esatta delle emissioni di CO₂ e di altri gas a effetto serra dei trasporti marittimi non è nota data l'assenza di monitoraggio e di comunicazione di tali emissioni. La valutazione d'impatto e la consultazione delle parti interessate hanno individuato che un valido sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di gas a effetto serra dovute ai trasporti marittimi è una condizione indispensabile per qualsiasi misura basata sul mercato, sia essa applicata a livello UE o a livello mondiale.

Con l'introduzione del sistema MRV, come primo passo, è possibile dedicare più tempo alla discussione e al processo decisionale sugli obiettivi di riduzione delle emissioni e sulle misure fissate in funzione del mercato per conseguire tali riduzioni al minimo costo. Ciò è particolarmente rilevante per le discussioni a livello globale in sede IMO. Inoltre, un valido sistema MRV dovrebbe contribuire alla rimozione degli ostacoli sul mercato, in particolare per quanto concerne la mancanza di informazioni sull'efficienza delle navi.

Per ulteriori chiarimenti si prega di consultare la relazione della proposta.

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea*

Poiché gli impegni fondamentali in materia di cambiamenti climatici vengono assunti a livello dell'Unione, compreso l'obiettivo di riduzione delle emissioni per il settore del trasporto marittimo per il 2050, come stabilito dal Libro bianco sui trasporti, è a tale livello che lo sviluppo delle norme richieste per il sistema MRV risulta efficace. Inoltre, questo quadro giuridico garantirà l'efficacia impiegando un sistema MRV armonizzato per le tratte di navi tra porti dei diversi Stati membri, che rappresentano circa il 90% dei porti di scalo negli Stati membri dell'UE. Inoltre, un intervento a livello UE potrebbe evitare distorsioni della concorrenza sul mercato interno garantendo pari vincoli ambientali per le navi che fanno scalo nei porti dell'UE.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Le misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra in altri settori, in particolare il sistema ETS dell'UE che rappresenta il principale sistema di "limitazione e scambio" a livello mondiale, dimostrano la necessità di regole solide per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni. L'obiettivo è garantire una comprensione comune della definizione di una tonnellata di CO₂ emessa da un impianto o da un operatore.

1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

Anche se la proposta di norme per il sistema MRV riguardante il settore del trasporto marittimo tiene pienamente conto degli aspetti specifici di questa modalità di trasporto, l'approccio di base per il monitoraggio e la comunicazione è paragonabile al sistema MRV utilizzato nell'ambito del sistema ETS dell'UE.

Ciò dovrebbe consentire il raffronto degli impegni di riduzione delle emissioni da parte di diversi settori e modalità di trasporto.

1.6. Durata e incidenza finanziaria

Proposta/iniziativa di **durata limitata**

– Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA

– Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento dal 2016 al 2017,

– seguito da un funzionamento a pieno ritmo entro il 2018.

1.7. Modalità di gestione previste³²

Gestione centralizzata diretta da parte della Commissione

Gestione centralizzata indiretta con delega delle funzioni di esecuzione a:

– agenzie esecutive

– organismi creati dalle Comunità³³

– organismi pubblici nazionali/organismi investiti di attribuzioni di servizio pubblico

– persone incaricate di attuare azioni specifiche di cui al titolo V del trattato sull'Unione europea, che devono essere indicate nel pertinente atto di base ai sensi dell'articolo 49 del regolamento finanziario

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione decentrata con paesi terzi

Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (**specificare**)

Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".

Osservazioni

Le misure necessarie per l'attuazione del sistema MRV proposto con incidenze sul bilancio sono legate esclusivamente allo sviluppo di strumenti informatici, più precisamente l'estensione degli strumenti esistenti gestiti dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, comprese le spese amministrative. La dotazione finanziaria per questo progetto una tantum sarà fornita dalla Commissione, nell'ambito della linea di bilancio 34 02 01 della DG CLIMA.

L'eventuale coinvolgimento dell'EMSA dipende dall'attivazione e approvazione del compito accessorio dell'Agenzia da parte del consiglio di amministrazione dell'EMSA.

Data la natura altamente automatizzata, è previsto che il funzionamento dello strumento possa in seguito essere assorbito dal personale esistente dell'EMSA.

³² Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ A norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

La Commissione incontrerà regolarmente i consulenti che sviluppano lo strumento informatico necessario (estensione del sistema THETIS esistente gestito dall'EMSA) per monitorare lo stato di avanzamento dei lavori.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

Non sussistono rischi finanziari connessi con la proposta che richiederebbero misure oltre il regolare quadro di controllo di bilancio dell'UE.

2.2.2. Modalità di controllo previste

Non sono necessari metodi specifici di controllo, si applicano meccanismi standard, se del caso.

2.2.3. Costi e benefici dei controlli e probabile tasso di non conformità

I meccanismi standard previsti non dovrebbero comportare costi aggiuntivi. Con tali controlli standard, non sono previsti casi di non conformità.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.

Non sono necessari provvedimenti specifici. È d'applicazione il quadro normale per i contratti e gli appalti.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	Diss./Non diss. ⁽³⁴⁾	di paesi EFTA ³⁵	di paesi candidati ³⁶	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
2	34 02 01 [Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE]	Diff.	NO	NO	NO	NO

³⁴ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

³⁵ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³⁶ Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

3.2. Incidenza prevista sulle spese

[sezione da compilare utilizzando il foglio elettronico sui dati di bilancio di natura amministrativa (secondo documento in allegato alla presente scheda finanziaria) e da caricare nel CISNET a fini di consultazione interservizi.]

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale:	2	Conservazione e gestione delle risorse naturali
---	---	---

DG: CLIMA			2016	2017	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
• Stanziamenti operativi										
34 02 01	Impegni	(1)	0,500							0,500
	Pagamenti	(2)	0,200	0,300						0,500
Numero della linea di bilancio	Impegni	(1a)								
	Pagamenti	(2a)								
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici ³⁷										
Numero della linea di bilancio		(3)								
TOTALE degli stanziamenti per la DG CLIMA	Impegni	=1+1a +3	0,500							0,500
	Pagamenti	=2+2a +3	0,200	0,300						0,500

³⁷

Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,500							0,500
	Pagamenti	(5)	0,200	0,300						0,500
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)								
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 2 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	0,500							0,500
	Pagamenti	=5+ 6	0,200	0,300						0,500

Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche:

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)								
	Pagamenti	(5)								
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)								
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6								
	Pagamenti	=5+ 6								

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	5	“Spese amministrative”
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
DG: <.....>									
• Risorse umane									
• Altre spese amministrative									
TOTALE DG <.....>	Stanziamenti								

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		2016	2017	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,500							
	Pagamenti	0,200	0,300						

3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*

- La proposta/iniziativa non comporta l’utilizzo di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l’utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell’incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE		
	RISULTATI																		
	Tipo ³⁸	Costo medio	Numero	Costo	Numero	Costo	Numero	Costo	Numero	Costo	Numero	Costo	Numero	Costo	Numero	Costo	Numero totale	Costo totale	
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ³⁹																			
Risultato																			
Risultato																			
Risultato																			
Totale parziale dell’obiettivo specifico 1																			
OBIETTIVO SPECIFICO 2...																			
Risultato																			
Totale parziale dell’obiettivo specifico 2																			
COSTO TOTALE																			

³⁸ I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

³⁹ Come descritto nella sezione 1.4.2. “Obiettivo/obiettivi specifici...”.

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁴⁰	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
--	----------------------	----------	----------	----------	---	--------

RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale							
Risorse umane							
Altre spese amministrative							
Totale parziale della RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale							

Esclusa la RUBRICA 5⁴¹ del quadro finanziario pluriennale							
Risorse umane							
Altre spese di natura amministrativa							
Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale							

TOTALE							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Il fabbisogno di stanziamenti amministrativi è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

⁴⁰ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

⁴¹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
XX 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)							
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)							
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁴²							
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)							
XX 01 04 yy⁴³	- in sede						
	- nelle delegazioni						
XX 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

⁴² AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (*intérimaire*); JED = giovane esperto in delegazione (*jeune expert en délégation*).

⁴³ ABM: *Activity Based Management* (gestione per attività) – ABB: *Activity Based Budgeting* (bilancio per attività).

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa implica una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

[...]

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale⁴⁴.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

[...]

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanziamanti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁴⁴ Cfr. punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁴⁵					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo.....									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

[...]

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

[...]

⁴⁵

Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, prelievi fiscali sullo zucchero), gli importi indicati devono essere importi netti, cioè importi lordi al netto del 25% per spese di riscossione.