



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Strasburgo, 29 aprile 2015
(OR. en)**

**2013/0224 (COD)
LEX 1591**

PE-CONS 20/15

**CLIMA 40
ENV 219
MAR 48
MI 227
ONU 48
CODEC 511**

**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 LA DIRETTIVA 2009/16/CE**

REGOLAMENTO (UE) 2015/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 29 aprile 2015

**concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica
delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo
e che modifica la direttiva 2009/16/CE**

(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 europeo¹,
previa consultazione del Comitato delle regioni,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 67 del 6.3.2014, pag. 170.

² Posizione del Parlamento europeo del 16 aprile 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 5 marzo 2015 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2015 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e la decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio² nel richiedere contributi da parte di tutti i settori dell'economia per realizzare riduzioni di emissioni, compreso nel settore del trasporto marittimo internazionale, stabiliscono che 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 (IMO), o di mancata approvazione di un siffatto accordo nel quadro della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici da parte della Comunità entro il 31 dicembre 2011, è opportuno che la Commissione formuli una proposta volta a includere le emissioni del trasporto marittimo internazionale nell'impegno comunitario di riduzione in vista dell'entrata in vigore dell'atto proposto entro il 2013. Tale proposta dovrebbe limitare al massimo eventuali incidenze negative sulla competitività della Comunità, tenendo conto dei potenziali vantaggi per l'ambiente.
- (2) Il trasporto marittimo ha un'incidenza sul clima globale e sulla qualità dell'aria, per effetto delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altre emissioni che esso genera, quali gli ossidi di azoto (NO_x), gli ossidi di zolfo (SO_x), il metano (CH₄), il particolato (PM) e il nero di carbonio.

¹ Direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 63).

² Decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020 (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 136).

- (3) Il trasporto marittimo internazionale rimane l'unico ramo del settore trasporti non incluso nell'impegno dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Secondo la valutazione d'impatto che accompagna la proposta del presente regolamento, le emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo internazionale dell'Unione sono aumentate del 48% tra il 1990 e il 2007.
- (4) Considerata la rapida evoluzione delle conoscenze scientifiche degli effetti sul clima globale delle emissioni diverse dal CO₂ generate dal trasporto marittimo, è opportuno condurre periodicamente, nel contesto del presente regolamento, una valutazione aggiornata di tali effetti. Sulla base delle sue valutazioni, è opportuno che la Commissione analizzi le implicazioni per le politiche e le misure al fine di ridurre tali emissioni.
- (5) La risoluzione del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014 su un quadro per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030 ha invitato la Commissione e gli Stati membri a fissare un obiettivo vincolante per l'Unione europea per il 2030 che preveda una riduzione di almeno il 40% delle emissioni interne di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990. Il Parlamento europeo ha altresì sottolineato che tutti i settori dell'economia dovranno concorrere alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra affinché l'Unione dia il giusto contributo a livello internazionale.
- (6) Nelle conclusioni del 23 e del 24 ottobre 2014 il Consiglio europeo ha approvato un obiettivo UE vincolante di riduzione delle emissioni nazionali di gas a effetto serra almeno del 40% entro il 2030 rispetto al 1990. Il Consiglio europeo ha altresì affermato l'importanza di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti e ha invitato la Commissione a esaminare ulteriormente strumenti e misure diretti a un approccio globale e tecnologicamente neutrale, in particolare per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica nei trasporti.

- (7) Il settimo programma di azione per l'ambiente (PAA)¹ sottolinea che, se l'Unione deve dare il giusto contributo a livello internazionale, tutti i settori economici dovranno concorrere alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. In tale contesto, il settimo PAA pone altresì in rilievo che il Libro bianco sui trasporti del 2011 deve essere avallato da un solido quadro politico.
- (8) Nel luglio 2011 l'IMO ha adottato misure tecniche e operative, in particolare l'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) per le nuove navi 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 necessarie per mantenere gli sforzi in linea con l'obiettivo globale di limitare l'aumento della temperatura globale a 2 °C.
- (9) Secondo i dati forniti dall'IMO, il consumo di energia e le emissioni di CO₂ specifici 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 e capace di offrire al settore benefici netti, dal momento che la riduzione dei costi del carburante compensa gli eventuali costi operativi o di investimento.

¹ Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta" (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 171).

- (10) Al fine di ridurre le emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo a livello dell'Unione, la migliore soluzione è la creazione di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (sistema 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, accanto alle emissioni generate da altri settori che già contribuiscono a tale impegno. L'accesso pubblico ai dati relativi alle emissioni contribuirà a rimuovere gli ostacoli sul mercato che impediscono la diffusione di molte misure che permetterebbero di risparmiare e che ridurrebbero le emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo.
- (11) 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 allorché i costi di carburante siano a carico degli operatori.
- (12) 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 tali emissioni in una fase successiva. Questo approccio favorisce progressi significativi a livello internazionale sull'accordo in merito agli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e su ulteriori misure per conseguire tali riduzioni al minimo costo.

- (13) 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, fornendo ai pertinenti mercati informazioni comparabili e attendibili sul consumo di carburante e l'efficienza energetica. La riduzione dei costi di trasporto dovrebbe agevolare gli scambi internazionali. Inoltre, un sistema MRV solido è una condizione fondamentale per qualsiasi misura, norma di efficienza o altra misura basata sul mercato, applicata a livello di Unione o mondiale. Esso fornisce altresì 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. Data la natura internazionale del trasporto marittimo, un accordo globale può rappresentare il metodo privilegiato e più efficace per ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo internazionale.
- (14) Ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO₂ è opportuno 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, inclusi i viaggi in zavorra. È altresì opportuno prendere in considerazione le emissioni di CO₂ nei porti dell'Unione, comprese le emissioni derivanti dalle navi ormeggiate o in movimento all'interno di un porto, in particolare se sono disponibili misure specifiche intese a ridurle o a evitarle. Tali norme dovrebbero essere applicate in modo non discriminatorio a tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera. Il presente regolamento tuttavia, vertendo principalmente sul trasporto marittimo, non dovrebbe stabilire obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica per i movimenti e le attività delle navi che non servono a trasportare merci o passeggeri a fini commerciali, quali il dragaggio, i servizi rompighiaccio, la posa di tubature o le attività degli impianti offshore.

- (15) Per garantire parità di trattamento alle navi che operano in condizioni climatiche meno favorevoli, si dovrebbe poter includere tra i dati monitorati ai sensi del presente regolamento informazioni specifiche in merito alla classe ghiaccio della nave e alla navigazione fra i ghiacci.
- (16) È auspicabile che il sistema MRV proposto assuma la forma di un regolamento in ragione della natura complessa e molto tecnica delle disposizioni da introdurre, 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.
- (17) Un sistema MRV dell'Unione affidabile e specifico per le navi dovrebbe 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.
- (18) Il sistema MRV dell'Unione dovrebbe riguardare anche altre informazioni pertinenti che consentono di determinare l'efficienza delle navi o di analizzare ulteriormente i fattori di sviluppo delle emissioni, preservando nel contempo la riservatezza delle informazioni commerciali o industriali. Questo ambito 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.

- (19) 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 il rapporto costi-benefici 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 relative 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 MRV.
- (20) Per ridurre ulteriormente l'onere amministrativo per gli armatori ed esercenti navali, è opportuno che le norme di monitoraggio si incentrino sul CO₂, il gas a effetto serra più importante emesso dal trasporto marittimo.
- (21) Le norme dovrebbero tener conto delle prescrizioni esistenti e dei dati disponibili a bordo delle navi; pertanto è opportuno concedere alle società la possibilità di selezionare uno dei seguenti quattro metodi di monitoraggio: l'uso delle bolle di consegna dei combustibili, il monitoraggio a bordo dei serbatoi dei combustibili, i flussometri per i processi di combustione interessati o la misurazione diretta delle emissioni. Un piano di monitoraggio specifico per ogni nave dovrebbe precisare il metodo scelto e fornire ulteriori dettagli sulla sua applicazione.

- (22) Qualsiasi società responsabile, per l'intero periodo di riferimento, di una nave che svolge attività di trasporto dovrebbe 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 società, la nuova società dovrebbe essere responsabile solo degli obblighi di monitoraggio e di comunicazione relativi al periodo di riferimento durante il quale ha avuto luogo il cambiamento di società. Allo scopo di agevolare l'adempimento di tali obblighi è necessario che la nuova società riceva una copia dell'ultimo piano di monitoraggio, nonché il documento di conformità, ove del caso.
- (23) Per evitare di dover installare apparecchiature di misurazione non sufficientemente affidabili o disponibili sul mercato, che potrebbero pregiudicare l'attuazione del sistema MRV dell'Unione, quest'ultimo non dovrebbe contemplare in questa fase altri gas a effetto serra, forzanti climatici o inquinanti atmosferici.
- (24) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) prevede l'applicazione obbligatoria dell'EEDI alle nuove navi e l'impiego dei piani SEEMP nell'intera flotta mondiale.

- (25) Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori e esercenti navali, è opportuno prevedere la comunicazione e la pubblicazione delle informazioni su base annua. 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. Al fine di assicurare che non sia pregiudicata la protezione di legittimi interessi economici prevalenti sull'interesse pubblico alla divulgazione, si dovrebbe applicare in casi eccezionali a richiesta della società un diverso livello di aggregazione dei dati. I dati trasmessi alla Commissione dovrebbero 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 Commissione¹.
- (26) La verifica da parte di verificatori accreditati dovrebbe 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, è opportuno 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. Per garantire l'imparzialità, è opportuno che i verificatori siano soggetti giuridici indipendenti e competenti e che siano accreditati da organismi nazionali di accreditamento istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio².

¹ Decisione 2012/504/UE della Commissione, del 17 settembre 2012, su Eurostat (GU L 251 del 18.9.2012, pag. 49).

² Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

- (27) 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 opportuno che i verificatori informino la Commissione in merito al rilascio di tali documenti.
- (28) Sulla base dell'esperienza nell'esecuzione di compiti analoghi relativi alla sicurezza marittima, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), nell'ambito del suo mandato, dovrebbe assistere la Commissione nello svolgimento di taluni compiti.
- (29) Il controllo del rispetto degli obblighi relativi al sistema MRV dovrebbe basarsi su strumenti esistenti, vale a dire quelli istituiti ai sensi della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e della direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio², nonché sulle informazioni relative al rilascio di documenti di conformità. È opportuno che il documento che attesta la conformità della nave agli obblighi di monitoraggio e comunicazione sia aggiunto all'elenco dei certificati e dei documenti di cui all'allegato IV della direttiva 2009/16/CE.
- (30) Gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per ispezionare le navi che entrano nei porti sotto la loro giurisdizione e per cui non sono disponibili alcune informazioni necessarie relative al documento di conformità.
- (31) L'inosservanza delle disposizioni del presente regolamento dovrebbe comportare l'applicazione di sanzioni. Gli Stati membri dovrebbero stabilire norme relativamente a tali sanzioni. Tali sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.

¹ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

² Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132).

- (32) Per le navi che non hanno rispettato le prescrizioni in materia di monitoraggio e di comunicazione per due o più periodi di riferimento consecutivi e nemmeno in seguito all'imposizione di misure coercitive, è opportuno prevedere la possibilità di un'espulsione. Tale misura dovrebbe essere applicata in modo da consentire la rettifica della situazione di mancato rispetto entro un periodo di tempo ragionevole.
- (33) Gli Stati membri che non hanno porti marittimi sul loro territorio e non hanno navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento o che hanno chiuso il registro navale nazionale dovrebbero poter derogare alle disposizioni del presente regolamento relative alle sanzioni, purché nessuna di tali navi batta la loro bandiera.
- (34) 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 e 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 a effetto serra prodotte dai trasporti marittimi, è opportuno 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 opportuno che la Commissione riveda il sistema MRV dell'Unione allo scopo di allinearli con il sistema MRV globale.

- (35) Al fine di tener conto delle pertinenti norme internazionali e degli standard internazionali ed europei nonché degli sviluppi tecnologici e scientifici, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo al 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 attività e dei metodi dell'accreditamento dei verificatori. E' di particolare importanza 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 dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (36) Al fine di garantire condizioni uniformi per quanto concerne l'utilizzo di modelli standard per il monitoraggio delle emissioni di CO₂ e di altre informazioni pertinenti, l'utilizzo di sistemi automatizzati e modelli standard per la comunicazione coerente di emissioni di CO₂ e di altre informazioni pertinenti alla Commissione e alle autorità degli Stati di bandiera interessati, per la definizione delle norme tecniche che specificano i parametri applicabili alle categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi ro-ro e dalle navi portacontainer, nonché per la revisione di tali parametri, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze di esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ 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 Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (37) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire monitorare, comunicare e verificare le emissioni di CO₂ delle navi nella fase iniziale di un approccio graduale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a causa della natura internazionale del trasporto marittimo ma, a motivo delle sue dimensioni e dei suoi effetti, può essere realizzato meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (38) E' opportuno che le norme che istituiscono il sistema MRV siano conformi alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio².
- (39) 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:

¹ 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 dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

² 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 dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

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 in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto marittimo.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni di CO₂ rilasciate durante le tratte effettuate dal loro ultimo porto di scalo verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro.
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 rudimentale, le navi senza mezzi di propulsione meccanica o le navi di Stato usate per scopi non commerciali.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) "emissioni di CO₂", il rilascio di CO₂ nell'atmosfera da parte di navi;
- b) "porto di scalo", il porto dove la nave si ferma per scaricare o caricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri; di conseguenza sono esclusi le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, cambiare l'equipaggio, effettuare una sosta in bacino di carenaggio o riparazioni alla nave e/o alle sue attrezzature, le soste in porto perché la nave necessita assistenza o è in situazione di pericolo, o i trasferimenti da nave a nave effettuati al di fuori dei porti e le soste per il solo scopo di trovare un riparo da condizioni meteorologiche avverse o rese necessarie da attività di ricerca e salvataggio;
- c) "tratta", ogni movimento di una nave che ha origine o termine in un porto di scalo e serve a trasportare passeggeri o merci a fini commerciali;
- d) "società", l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;

- e) "stazza lorda" (GT), la stazza lorda calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura di cui all'allegato 1 della convenzione internazionale per la stazzatura delle navi, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a Londra il 23 giugno 1969, o contenute in qualsiasi altra convenzione successiva;
- f) "verificatore", un soggetto giuridico che svolge attività di verifica accreditato da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 e del presente regolamento;
- g) "verifica", le attività svolte da un verificatore per valutare la conformità dei documenti trasmessi dalla società ai requisiti previsti dal presente regolamento;
- h) "documento di conformità", un documento specifico per la nave, rilasciato a una società da un verificatore, che conferma che tale nave si è conformata ai requisiti del presente regolamento per un periodo di riferimento specifico;
- i) "altre informazioni pertinenti ", informazioni relative alle emissioni di CO₂ derivanti dal consumo di carburante, all'attività di trasporto e all'efficienza energetica delle navi che permettono di analizzare le tendenze delle emissioni e valutare le prestazioni delle navi;
- j) "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;

- k) "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;
- l) "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;
- m) "periodo di riferimento", l'anno civile di riferimento per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂. Per le tratte che cominciano e terminano in due diversi anni civili, i dati di monitoraggio e comunicazione sono contabilizzati sotto il primo anno civile interessato;
- n) "nave all'ormeggio", una nave ormeggiata in sicurezza o ancorata in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro per le operazioni di carico, scarico o stazionamento (hotelling), compreso il periodo trascorso senza effettuare tali operazioni;
- o) "classe ghiaccio", l'indicazione assegnata alla nave dalle competenti autorità nazionali dello Stato di bandiera o da un'organizzazione riconosciuta da tale Stato che indica che la nave è stata concepita per la navigazione in condizioni di mare ghiacciato.

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. Conformemente agli articoli da 8 a 12, le società per ciascuna delle loro navi monitorano e comunicano i parametri pertinenti in un periodo di riferimento. Esse eseguono tale monitoraggio e comunicazione all'interno di tutti i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e ogni tratta in arrivo in un porto, o in partenza da esso, sotto la giurisdizione di uno Stato.
2. Il monitoraggio e la comunicazione sono esaustivi e riguardano le emissioni di CO₂ risultanti dalla combustione dei carburanti, quando le navi sono in mare nonché quando sono ormeggiate. 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. A tal fine le società utilizzano le stesse metodologie di monitoraggio e le stesse serie di dati, fatte salve le modifiche valutate 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 di CO₂.
5. Le società garantiscono che la determinazione delle emissioni di CO₂ 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 di CO₂ che devono essere monitorati e comunicati.
7. Le società si adoperano per tenere conto delle raccomandazioni incluse nelle relazioni di verifica predisposte ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3 o 4, nel monitoraggio e nelle comunicazioni successivi.

Articolo 5

Metodi per il monitoraggio delle emissioni di CO₂ e altre informazioni pertinenti

1. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 2 e 3, le società determinano, per ciascuna delle loro navi, le emissioni di CO₂ secondo uno dei metodi di cui all'allegato I e monitorano le altre informazioni pertinenti in conformità delle regole stabilite all'allegato II, ovvero adottate ai sensi di tale allegato.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 23 al fine di modificare i metodi di cui all'allegato I e le regole di cui all'allegato II, al fine di tenere conto delle pertinenti regole internazionali, nonché delle norme internazionali e europee. Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 23 al fine di modificare gli allegati I e II per definire meglio i metodi ivi figuranti alla luce delle evoluzioni tecnologiche e scientifiche.

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 per ciascuna delle loro navi, indicante il metodo scelto per monitorare e comunicare le emissioni di CO₂ e altre informazioni pertinenti.
2. In deroga al paragrafo 1, per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per la prima volta dopo il 31 agosto 2017, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore senza indebito ritardo e comunque non oltre due mesi dopo il primo scalo di ciascuna nave in un porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

3. Il piano di monitoraggio consiste nella documentazione completa e trasparente del metodo di monitoraggio per una determinata nave e contiene almeno gli elementi seguenti:
- a) l'identificazione e la tipologia della nave, compreso il nome, il numero di identificazione 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 e l'indirizzo di posta elettronica di un referente;
 - c) una descrizione delle seguenti fonti di emissione di CO₂ a bordo della nave: i motori principali, i motori ausiliari, le turbine a gas, le caldaie e i generatori di gas inerte e i tipi di carburanti utilizzati;
 - d) una descrizione delle procedure, dei sistemi e delle responsabilità usati per l'aggiornamento dell'elenco delle fonti di emissioni di CO₂ per il periodo di riferimento;
 - 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 tra quelli di cui all'allegato I per il calcolo del consumo di carburante di ciascuna fonte di emissione di CO₂, compresa una descrizione delle apparecchiature di misurazione utilizzate, se del caso,
 - ii) le procedure per la misura dei rifornimenti di carburante e del carburante contenuto nei serbatoi, una descrizione delle apparecchiature di misurazione utilizzate e le procedure di registrazione, recupero, trasmissione e archiviazione dei dati riguardanti le misure, se del caso,
 - iii) il metodo scelto per la determinazione della densità, ove applicabile,
 - iv) una procedura finalizzata a garantire che l'incertezza totale delle misure del carburante è conforme ai requisiti del presente regolamento, se possibile in riferimento alle normative nazionali, alle clausole previste dai contratti con i clienti o alle norme di accuratezza del fornitore di carburante;
- g) i singoli fattori di emissione applicati per ciascun tipo di carburante o, nel caso di carburanti alternativi, le metodologie impiegate per determinare i fattori di emissione, compresi la metodologia adottata per il campionamento, i metodi di analisi e la descrizione dei laboratori utilizzati, con l'accreditamento ISO 17025 di tali laboratori, ove del caso;

- h) la descrizione delle procedure utilizzate per determinare i dati relativi alle attività per tratta, fra cui:
 - i) le procedure, le responsabilità e le fonti di dati per stabilire e registrare la distanza,
 - ii) le procedure, le responsabilità, le formule e le fonti di dati per stabilire e registrare il carico trasportato e il numero di passeggeri, a seconda del caso,
 - iii) le procedure, le responsabilità, le formule e le fonti di dati per determinare e registrare 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) un foglio di registrazione delle revisioni per registrare tutti i dettagli della cronologia delle revisioni.
4. Il piano di monitoraggio può contenere anche informazioni sulla classe ghiaccio della nave e/o le procedure, responsabilità, formule e fonti di dati per determinare e registrare la distanza percorsa e il tempo trascorso in mare navigando fra i ghiacci.
5. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli. Tali modelli, comprese le regole tecniche per la loro applicazione uniforme, sono determinati dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

Articolo 7

Modifiche del piano di monitoraggio

1. Le società verificano periodicamente, e almeno una volta all'anno, se il piano di monitoraggio della nave riflette la natura e il funzionamento della nave e se sia possibile migliorare la metodologia di monitoraggio.
2. Le società modificano il piano di monitoraggio nelle situazioni seguenti:
 - a) quando si verifica un cambio di società;
 - b) quando si verificano nuove emissioni di CO₂ 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 apparecchiature di misurazione, nuovi metodi di campionamento o metodi di analisi o ad altre ragioni, può incidere sull'accuratezza nella determinazione delle emissioni di CO₂;
 - d) quando i dati ottenuti dall'impiego del metodo di monitoraggio applicato si sono rivelati errati;
 - e) quando una parte del piano di monitoraggio è individuato come non conforme alle prescrizioni del presente regolamento e la società deve rivederlo ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1.
3. Le società comunicano ai verificatori senza indebito ritardo eventuali proposte di modifica del piano di monitoraggio.

4. Le modifiche apportate al piano di monitoraggio di cui alle lettere b), c) e d) del paragrafo 2 del presente articolo sono soggette alla valutazione da parte del verificatore, conformemente all'articolo 13, paragrafo 1. A seguito della valutazione, il verificatore comunica alla società se tali modifiche sono conformi.

SEZIONE 3

MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI DI CO₂ E DI ALTRE INFORMAZIONI PERTINENTI

Articolo 8

Monitoraggio delle attività nel periodo di riferimento

A decorrere dal 1° gennaio 2018 le società, in base al piano di monitoraggio valutato ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, monitorano su base annua le emissioni di CO₂ per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato per la determinazione delle emissioni di CO₂ fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni di CO₂ conformemente alla parte A dell'allegato I.

Articolo 9
Monitoraggio per tratta

1. Sulla base del piano di monitoraggio valutato a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, per ogni nave in arrivo o in partenza da un porto e per ogni tratta da o verso un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, le società monitorano in conformità della parte A dell'allegato I e della parte A dell'allegato II le seguenti informazioni:
 - 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;
 - c) CO₂ emessa;
 - d) distanza percorsa;
 - e) tempo trascorso in mare;
 - f) merci trasportate;
 - g) attività di trasporto.

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

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo e fatto salvo l'articolo 10, una società è esonerata dall'obbligo di monitorare le informazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo, per tratta rispetto a una determinata nave, se:
- a) tutte le tratte effettuate dalla nave durante il periodo di riferimento cominciano o terminano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro; e
 - b) la nave effettua, in base al suo calendario, oltre 300 tratte nel periodo di riferimento.

Articolo 10

Monitoraggio su base annua

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

- a) quantità e fattore di emissione per ogni tipo di carburante consumato in totale;
- b) CO₂ totale aggregato emesso nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
- 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 effettuate in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

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

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

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

SEZIONE 4

COMUNICAZIONE

Articolo 11

Contenuto della relazione sulle emissioni

1. A decorrere 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 di CO₂ e altre informazioni pertinenti 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 dell'articolo 13.
2. In caso di cambiamento di società, 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 durante il quale si assume la responsabilità della nave in questione.
3. Le società integrano nella relazione sulle emissioni le seguenti informazioni:
 - a) dati di identificazione della nave e della società, fra cui:
 - i) il nome della nave,
 - ii) il numero di identificazione IMO,

- iii) il porto di immatricolazione o il porto di appartenenza,
 - iv) la classe ghiaccio della nave se inclusa nel piano di monitoraggio,
 - v) l'efficienza tecnica della nave (l'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) o il valore stimato dell'indice (EIV) in base alla risoluzione dell'IMO MEPC.215 (63), ove applicabile),
 - vi) il nome dell'armatore,
 - vii) l'indirizzo dell'armatore e la sua sede principale di attività,
 - viii) il nome della società (se non è l'armatore),
 - ix) indirizzo della società (se non è l'armatore) e la sua sede principale di attività,
 - x) indirizzo, telefono e indirizzo di posta elettronica di un referente,
- b) l'identità del verificatore che ha valutato la relazione sulle emissioni;
 - c) informazioni sul metodo di monitoraggio utilizzato e il relativo livello di incertezza;
 - d) i risultati del monitoraggio annuale dei parametri a norma dell'articolo 10.

Articolo 12

Formato della relazione sulle emissioni

1. La relazione sulle emissioni è trasmessa utilizzando sistemi automatizzati e formati di scambio di dati, inclusi modelli elettronici.
2. La Commissione determina mediante atti di esecuzione le norme tecniche che stabiliscono il formato di scambio dei dati, compresi i modelli elettronici. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame cui all'articolo 24, paragrafo 2.

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 con i requisiti stabiliti agli articoli 6 e 7. Se la valutazione del verificatore individua delle difformità con tali requisiti, la società interessata rivede il proprio piano di monitoraggio di conseguenza e presenta il piano rivisto al verificatore per la valutazione finale prima che il periodo di riferimento abbia inizio. La società concorda con il verificatore il periodo di tempo necessario per apportare tali revisioni. Tale periodo, in ogni caso, non eccede l'inizio del periodo di riferimento.

2. Il verificatore valuta la conformità della relazione sulle emissioni con i requisiti di cui agli articoli da 8 a 12 e agli allegati I e II.

In particolare, il verificatore valuta se le emissioni di CO₂ e le altre informazioni utili incluse nella relazione sulle emissioni siano state determinate a norma degli articoli 8, 9 e 10 e del piano di monitoraggio.

3. Se la valutazione di verifica conclude con ragionevoli garanzie del verificatore che la relazione sulle emissioni è priva di inesattezze rilevanti, il verificatore predispone una relazione di verifica in cui si dichiara che la relazione sulle emissioni è riconosciuta conforme. La relazione di verifica indica tutti gli aspetti attinenti al lavoro svolto dal verificatore.
4. Se la valutazione di verifica conclude che la relazione sulle emissioni contiene inesattezze o difformità con i requisiti del presente regolamento, il verificatore informa la società in maniera tempestiva. Quindi la società rettifica eventuali inesattezze o difformità in modo da consentire che il processo di verifica sia completato in tempo e trasmette al verificatore la relazione sulle emissioni rivista ed eventuali altre informazioni necessarie per correggere le difformità. Nella sua relazione di verifica il verificatore dichiara se le inesattezze o difformità individuate durante la valutazione di verifica sono state corrette dalla società. Ove le inesattezze o difformità comunicate non siano state corrette e, singolarmente o combinate, comportino inesattezze rilevanti, il verificatore predispone una relazione di verifica in cui si dichiara che la relazione sulle emissioni non è conforme al presente regolamento.

Articolo 14

Obblighi e principi generali applicabili ai verificatori

1. Il verificatore è indipendente dalla società o dall'esercente di una nave e svolge le attività previste dal presente regolamento nel pubblico interesse. A tal fine, né il verificatore, né qualsiasi parte del medesimo soggetto giuridico 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 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 di CO₂, in particolare:
 - a) l'assegnazione del consumo di carburante alle tratte;
 - 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 di CO₂ complessive;
 - e) i calcoli per determinare l'efficienza energetica.

3. Il verificatore prende in considerazione solo le relazioni sulle emissioni presentate a norma dell'articolo 12, se dati e informazioni affidabili e credibili consentono di determinare le emissioni di CO₂ con un ragionevole grado di certezza e purché vi sia la garanzia che:
- a) i dati presentati siano coerenti in relazione ai dati stimati che sono 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;
 - c) la raccolta dei dati sia stata effettuata in conformità alle norme applicabili; e
 - 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 di CO₂ 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 associati all'accuratezza specifica 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 23 al fine di specificare ulteriormente le regole che disciplinano le attività di verifica di cui al presente regolamento. Nell'adottare tali atti la Commissione tiene conto degli elementi di cui alla parte A dell'allegato III. Le regole specificate in 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. I verificatori che valutano i piani di monitoraggio e le relazioni sulle emissioni e che rilasciano le relazioni di verifica e i documenti di conformità di cui al presente regolamento sono accreditati per le attività che rientrano nell'ambito 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 23 al fine di specificare ulteriormente le modalità di accreditamento dei verificatori. Nell'adottare tali atti la Commissione tiene conto degli elementi di cui alla parte B dell'allegato III. I metodi specificati in tali atti delegati si basano sui principi di verifica di cui all'articolo 14 e sulle pertinenti norme internazionalmente riconosciute.

CAPO IV

CONFORMITÀ E PUBBLICAZIONE DELLE INFORMAZIONI

Articolo 17

Documento di conformità

1. Qualora la relazione sulle emissioni soddisfi i requisiti di cui agli articoli da 11 a 15 e quelli di cui agli allegati I e II, il verificatore predispone, sulla base di una relazione di verifica, un documento di conformità per la nave in questione.

2. Il documento di conformità comprende le seguenti informazioni:
 - a) l'identità della nave (nome, numero di identificazione IMO e porto di immatricolazione o porto di appartenenza);
 - b) il nome, 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 suo periodo di validità e il periodo di riferimento in questione.
3. I documenti di conformità sono validi per un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del periodo di riferimento.
4. Il verificatore informa la Commissione e l'autorità dello Stato di bandiera senza ritardo in merito al rilascio di un documento di conformità. Il verificatore trasmette le informazioni di cui al paragrafo 2 utilizzando sistemi automatizzati e formati per lo scambio dei dati, inclusi modelli elettronici.
5. La Commissione determina mediante atti di esecuzione le norme tecniche per i formati di scambio dei dati, compresi i modelli elettronici. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

Articolo 18

Obbligo di tenere a bordo un documento di conformità valido

Entro il 30 giugno dell'anno successivo alla fine del periodo di riferimento, le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e che hanno effettuato tratte durante tale periodo di riferimento, devono tenere a bordo un documento di conformità valido.

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 adotta tutte le misure necessarie per assicurare la conformità ai requisiti di monitoraggio e comunicazione prescritti dagli articoli da 8 a 12 delle navi battenti la sua bandiera. Gli Stati membri tengono conto del fatto che un documento di conformità sia stato rilasciato per la nave in questione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 4, come prova di detta conformità.
2. Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni ispezione di una nave in un porto sotto la sua giurisdizione effettuata in conformità della direttiva 2009/16/CE includa la verifica della presenza a bordo di un valido documento di conformità.
3. Per ciascuna nave in relazione alla quale le informazioni di cui all'articolo 21, paragrafo 2, lettere i) e j) non siano disponibili al momento in cui è entrata in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro interessato, lo Stato membro può verificare la presenza a bordo di un valido documento di conformità.

Articolo 20

Sanzioni, scambio di informazioni e ordine di esclusione

1. Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi di monitoraggio e comunicazione di cui agli articoli da 8 a 12 e adottano tutte le misure necessarie per garantire che tali sanzioni siano irrogate. Le sanzioni previste sono effettive, 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 successive modifiche.
2. Gli Stati membri istituiscono un efficace scambio di informazioni e un'adeguata cooperazione tra le autorità nazionali responsabili di garantire il rispetto degli obblighi di monitoraggio e di comunicazione o, se del caso, con le loro autorità incaricate delle procedure sanzionatorie. Le procedure sanzionatorie nazionali nei confronti di una nave specifica da parte di 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. Nel caso in cui le navi che non abbiano rispettato le prescrizioni in materia di monitoraggio e di comunicazione per due o più periodi di riferimento consecutivi e nemmeno in seguito all'imposizione di misure coercitive, l'autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo può emettere un ordine di espulsione 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 emesso, ciascuno Stato membro rifiuta l'accesso della nave in questione ai suoi porti fino a quando la società non adempie ai suoi obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione a norma degli articoli 11 e 18. L'adempimento di tali obblighi deve essere confermato dalla notifica di un documento di conformità valido all'autorità nazionale competente che ha emesso l'ordine di espulsione. Il presente paragrafo non pregiudica le norme marittime internazionali applicabili nel caso di navi in difficoltà.
4. L'armatore o l'operatore della nave o il suo rappresentante negli Stati membri ha il diritto a un ricorso effettivo dinanzi a un giudice o un tribunale avverso l'ordine di espulsione e ne è debitamente informato dall'autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo. A tal fine gli Stati membri istituiscono e mantengono adeguate procedure.
5. Uno Stato membro che sia privo di porti marittimi sul suo territorio e abbia chiuso il registro navale nazionale o non abbia navi battenti la sua bandiera può derogare alle disposizioni del presente articolo. Uno Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga, lo notifica alla Commissione al più tardi il 1° luglio 2015. Ogni eventuale cambiamento successivo dev'essere parimenti comunicato alla Commissione.

Articolo 21

Pubblicazione delle informazioni e relazione della Commissione

1. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione rende pubbliche le informazioni sulle emissioni di CO₂ comunicate a norma dell'articolo 11 nonché le informazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo.
2. La Commissione comprende nelle informazioni da rendere pubbliche:
 - a) l'identità della nave (nome, numero di identificazione IMO e porto di immatricolazione o porto di appartenenza);
 - b) efficienza tecnica della nave (EEDI o EIV, a seconda dei casi);
 - c) emissioni annuali di CO₂;
 - d) consumo annuo complessivo di carburante per le tratte;
 - e) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di CO₂ per la distanza percorsa di tratte;
 - f) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di CO₂ per la distanza percorsa e merci trasportate sulle tratte;
 - g) tempo totale annuo trascorso in mare nelle tratte;

- h) il metodo applicato per il monitoraggio;
 - i) la data di rilascio e la data di validità del documento di conformità;
 - j) l'identità del verificatore che ha valutato la relazione sulle emissioni;
 - k) eventuali altre informazioni monitorate e comunicate su base volontaria conformemente all'articolo 10.
3. Qualora, a causa di circostanze specifiche, la divulgazione di una categoria di dati aggregati a norma del paragrafo 2, che non riguardano emissioni di CO₂, pregiudichi in via eccezionale la protezione di un interesse commerciale da tutelare in quanto interesse economico legittimo che prevale sull'interesse pubblico alla divulgazione a norma del regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, su richiesta della società, si applica un livello diverso di aggregazione di tali dati specifici, in modo da proteggere tali interessi. Qualora non sia possibile l'applicazione di un diverso livello di aggregazione, la Commissione non rende pubblici tali dati.
4. La Commissione pubblica una relazione annuale sulle emissioni di CO₂ e sulle altre informazioni pertinenti relative al trasporto marittimo, inclusi i risultati aggregati e spiegati, allo scopo di informare il pubblico e permettere una valutazione delle emissioni di CO₂ e dell'efficienza energetica del trasporto marittimo per dimensioni, tipo di navi, attività o qualsiasi altra categoria ritenuta rilevante.

¹ Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, sull'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (GU L 264 del 25.9.2006, pag. 13).

5. La Commissione valuta ogni due anni l'impatto complessivo del settore dei trasporti marittimi sul clima globale anche tramite emissioni o effetti non correlati al CO₂.
6. Nell'ambito del suo mandato, l'EMSA assiste la Commissione nel suo lavoro per ottemperare a quanto disposto dal presente articolo e dagli articoli 12 e 17 del presente regolamento, a norma del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

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, fatte salve la distribuzione di competenze o le procedure decisionali contemplate dai trattati.
2. La Commissione e, se del caso, gli Stati membri intrattengono scambi di natura tecnica con i paesi terzi, in particolare sull'ulteriore sviluppo dei metodi di monitoraggio, l'organizzazione della comunicazione e la verifica delle relazioni sulle emissioni.

¹ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

3. Qualora sia stipulato un accordo internazionale su un sistema globale di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas a effetto serra o sulle misure globali volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, propone modifiche al presente regolamento per garantire l'adeguamento a tale accordo internazionale.

CAPO VI

POTERI DELEGATI, COMPETENZE DI ESECUZIONE E DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal 1° luglio 2015. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 15, paragrafo 5, e all'articolo 16, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'articolo 15, paragrafo 5, e dell'articolo 16, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 24
Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 26 del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹. 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. Nei casi in cui il comitato non esprime alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

¹ Regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004/CE (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13).

Articolo 25
Modifiche della direttiva 2009/16/CE

Il seguente punto è aggiunto all'elenco che figura nell'allegato IV della direttiva 2009/16/CE:

- "50. Documento di conformità rilasciato ai sensi del regolamento (UE) 2015/...⁺ del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE*.

* GU ...".

⁺ GU: inserire il numero e la data del presente regolamento nel testo e una nota a piè di pagina contenente il titolo integrale e il riferimento di pubblicazione della GU.

Articolo 26
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 Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO I

Metodi per il monitoraggio delle emissioni di CO₂

A. CALCOLO DELLE EMISSIONI DI CO₂ (Articolo 9)

Ai fini del calcolo delle emissioni di CO₂, le società applicano la seguente formula:

Consumo di carburante x fattore di emissione

Il consumo di carburante comprende il carburante utilizzato dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle turbine a gas, 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 usare i dati sulla qualità dei carburanti di cui alle bolle di consegna dei carburanti (BDN) e utilizzati per dimostrare la conformità alle normative vigenti concernenti le emissioni di zolfo.

Tali valori predefiniti per l'emissione si basano sui più recenti valori del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC) disponibili. Tali valori sono reperibili all'allegato VI del regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione¹.

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

¹ Regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione, del 21 giugno 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 Consiglio (GU L 181 del 12.7.2012, pag. 30).

B. METODI PER DETERMINARE LE EMISSIONI di CO₂

La società definisce nel piano di monitoraggio quale metodo di monitoraggio deve essere utilizzato per calcolare il consumo di carburante per ciascuna nave sotto la propria responsabilità e assicura che, una volta scelto il metodo, questo sia applicato in maniera coerente.

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 di CO₂.

È possibile utilizzare qualsiasi combinazione di tali metodi, una volta valutata dal verificatore, se migliora l'accuratezza globale della misurazione.

1. Metodo A: 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 detratto il carburante disponibile alla fine del periodo e il carburante non soggetto a bunkeraggio tra l'inizio del periodo e la fine del periodo.

Per periodo si 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.

Questo metodo 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).

Ai sensi della convenzione MARPOL, allegato VI, la BDN è obbligatoriamente tenuta a bordo per tre anni dopo la consegna del carburante e devono essere 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. 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.

Qualora la quantità di rifornimento del carburante o la quantità di carburante rimasta nel serbatoio sia 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 e registrato su un'apposita fattura o sulla BDN.

La densità effettiva è espressa in kg/l 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 una volta valutato 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 si 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.

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 e registrato su un'apposita fattura o sulla BDN;
- c) la densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato incaricato dell'analisi del carburante, laddove disponibile.

La densità effettiva è espressa in kg/l 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 una volta valutato 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 di CO₂ pertinenti sono combinati per determinare tutti i consumi di carburante per un determinato periodo.

Per periodo si 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.

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 BDN.

La densità effettiva è espressa in kg/l 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 una volta valutato da parte del verificatore.

4. Metodo D: Misurazione diretta delle emissioni di CO₂

La misurazione diretta delle emissioni di CO₂ può essere utilizzata per le tratte e per le emissioni di CO₂ che si verificano nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Il CO₂ emesso comprende quello emesso dai motori principali, dai motori ausiliari, dalle turbine a gas, 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.

ALLEGATO II

Monitoraggio delle altre informazioni pertinenti

A. Monitoraggio per tratta (articolo 9)

1. Ai fini del monitoraggio per tratta delle altre informazioni pertinenti (articolo 9, paragrafo 1), le società rispettano le seguenti regole:

- a) 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;
- b) la distanza percorsa può essere la distanza della rotta più diretta tra il porto di partenza e il porto di arrivo, oppure 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, specifica quale calcolo della distanza è utilizzato e, se necessario, il fattore di correzione utilizzato. La distanza percorsa è espressa in miglia nautiche;
- c) l'attività di trasporto è determinata moltiplicando la distanza percorsa per la quantità di carico trasportato;

- d) 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 o in tonnellate metriche o in metri cubi standard di carico, a seconda dei casi;
- e) per le navi ro-ro, il carico trasportato è definito come il numero di unità di carico (autocarri, autovetture, ecc.) o metri di corsia moltiplicati secondo valori predefiniti per il loro peso. Se il carico trasportato dalle navi ro-ro è stato definito sulla base dell'Allegato B del CEN standard EN 16258 (2012), concernente la "Metodologia per il calcolo e la dichiarazione del consumo di energia e di emissioni di gas a effetto serra (GHG) dei servizi di trasporto (merci e passeggeri)", tale definizione è ritenuta conforme al presente regolamento.

Ai fini del presente regolamento, per "nave ro-ro" si intende una nave progettata per il trasporto di unità di carico ro-ro o che disponga di locali da carico ro-ro;

- f) per le navi portacontainer, il carico trasportato è definito come il peso totale in tonnellate del carico o, in mancanza di questo, la quantità di unità equivalenti a venti piedi (TEU) moltiplicata secondo valori predefiniti per il loro peso. Se il carico trasportato da una nave portacontainer è definito in conformità delle linee guida dell'IMO applicabili o di strumenti a norma della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS), si ritiene che tale definizione sia conforme al presente regolamento.

Ai fini del presente regolamento per "nave portacontainer" si intende una nave progettata esclusivamente per il trasporto di container in appositi alloggiamenti e sul ponte;

- g) la determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi ro-ro e dalle navi portacontainer, consente di tener conto, se del caso, del peso e del volume del carico trasportato e del numero dei passeggeri trasportati. Dette categorie includono, tra l'altro, petroliere, navi portarinfuse, navi per il trasporto di merci varie, navi frigorifere, trasportatori di veicoli e vettori misti.

- 2. Per garantire condizioni uniformi di applicazione del paragrafo 1, lettera g), la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme tecniche che precisano i parametri applicabili a ciascuna delle categorie di navi previste in tale lettera.

Tali atti di esecuzione sono adottati, non oltre il 31 dicembre 2016, secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

La Commissione, mediante atti di esecuzione, può rivedere, ove opportuno, i parametri applicabili di cui al paragrafo 1, lettera g). Se del caso, la Commissione rivede anche tali parametri per tener conto delle modifiche apportate al presente allegato a norma dell'articolo 5, paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

- 3. Nel conformarsi alle norme di cui ai paragrafi 1 e 2, le società possono anche scegliere di includere informazioni specifiche relative alla classe di ghiaccio della nave e alla navigazione attraverso il ghiaccio.

B. Monitoraggio su base annua (articolo 10)

Ai fini del monitoraggio su base annua delle altre informazioni pertinenti, 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

Nel conformarsi a tali norme, le società possono anche scegliere di includere informazioni specifiche relative alla classe di ghiaccio della nave e alla navigazione attraverso il ghiaccio, come pure altre informazioni relative al carburante consumato e al CO₂ emesso, differenziando sulla base di altri criteri definiti nel piano di monitoraggio.

ALLEGATO III

Elementi da prendere in considerazione per gli atti
delegati previsti agli articoli 15 e 16

A. PROCEDURE DI VERIFICA

- Competenze dei verificatori;
- documenti che le società devono fornire ai verificatori;
- valutazione dei rischi da effettuarsi a cura del verificatore;
- valutazione della conformità del piano di monitoraggio;
- verifica della relazione sulle emissioni;
- soglia di rilevanza;
- ragionevoli garanzie del verificatore;
- inesattezze e difformità;
- contenuto della relazione di verifica;
- raccomandazioni di miglioramento;
- comunicazione tra società, verificatore e Commissione

B. ACCREDITAMENTO DEI VERIFICATORI

- Modalità di richiesta di accreditamento per le attività di trasporto marittimo;
 - modalità di valutazione dei verificatori da parte degli organismi nazionali di accreditamento ai fini del rilascio di un certificato di accreditamento;
 - modalità di esercizio della vigilanza da parte degli organismi di accreditamento nazionale necessari per confermare la continuazione dell'accREDITAMENTO;
 - requisiti degli organismi di accreditamento nazionali per essere competenti a rilasciare l'accREDITAMENTO ai verificatori per le attività di trasporto marittimo, incluso il riferimento a norme armonizzate.
-