

**REGOLAMENTO (UE) 2023/957 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**del 10 maggio 2023**

**che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi**

(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 europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di Parigi <sup>(4)</sup>, adottato il 12 dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (*United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC*) («accordo di Parigi»), è entrato in vigore il 4 novembre 2016. Le parti dell'accordo di Parigi hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli interventi volti a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Tale impegno è stato rafforzato con l'adozione, nell'ambito dell'UNFCCC, del patto di Glasgow per il clima il 13 novembre 2021, in cui la conferenza delle parti dell'UNFCCC, che funge da riunione delle parti dell'accordo di Parigi, riconosce che con un aumento della temperatura di 1,5 °C – invece che di 2 °C – gli effetti dei cambiamenti climatici saranno molto inferiori e decide di proseguire l'azione volta a limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C.
- (2) L'urgenza di mantenere vivo l'obiettivo di 1,5 °C dell'accordo di Parigi è diventata più significativa alla luce dei risultati della sesta relazione di valutazione del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, secondo cui il riscaldamento globale può essere limitato a 1,5 °C solo se saranno immediatamente realizzate riduzioni forti e durature delle emissioni globali di gas a effetto serra entro questo decennio.
- (3) L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi sono al centro della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo («Green Deal europeo»).
- (4) Il Green Deal europeo combina una serie completa di misure e iniziative che si rafforzano reciprocamente, volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione entro il 2050, e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva in cui la crescita economica è dissociata dall'uso delle risorse. Intende inoltre proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di

<sup>(1)</sup> GU C 152 del 6.4.2022, pag. 175.

<sup>(2)</sup> GU C 301 del 5.8.2022, pag. 116.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 18 aprile 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 25 aprile 2023.

<sup>(4)</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

natura ambientale e dalle relative conseguenze. Tale transizione incide in modo diverso sui lavoratori dei vari settori; al tempo stesso ha aspetti inerenti all'uguaglianza di genere nonché un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati e vulnerabili, come gli anziani, le persone con disabilità, le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche nonché le persone e le famiglie a reddito basso e medio-basso. Comporta inoltre maggiori sfide per determinate regioni, in particolare quelle strutturalmente svantaggiate e periferiche, nonché per le isole. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva, e non lasci indietro nessuno.

- (5) La necessità e il valore della realizzazione di un Green Deal europeo sono stati ulteriormente enfatizzati dai gravissimi effetti della pandemia di COVID-19 sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro e sul benessere dei cittadini dell'Unione. Tali effetti hanno dimostrato che la nostra società e la nostra economia devono rafforzare la resilienza in relazione agli shock esterni e agire tempestivamente per prevenire o attenuare gli effetti degli shock esterni in modo equo e senza lasciare indietro nessuno, compresi coloro che sono a rischio di povertà energetica. I cittadini europei continuano a esprimersi con forza sostenendo che ciò vale in particolare per i cambiamenti climatici.
- (6) Nel contributo determinato a livello nazionale, aggiornato e presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra della sua intera economia di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.
- (7) Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un traguardo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e prevede che la Commissione si adoperi per allineare tutte le future proposte di misure o proposte legislative, comprese le proposte di bilancio, agli obiettivi di tale regolamento e, in ogni caso di mancato allineamento, ne fornisca i motivi nell'ambito della valutazione d'impatto che accompagna le proposte.
- (8) È necessario che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento delle riduzioni di emissioni stabilite dal regolamento (UE) 2021/1119. La direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup> è pertanto modificata al fine di includere le attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (EU ETS) al fine di garantire che tali attività diano il giusto contributo agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi. È quindi anche necessario modificare il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup> per tenere conto dell'inclusione delle attività di trasporto marittimo nell'EU ETS.
- (9) Inoltre, per tenere conto degli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché degli obiettivi dell'accordo di Parigi, è opportuno modificare l'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/757. Un solido sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica è una condizione fondamentale per qualsiasi misura, norma di efficienza o altra misura pertinente basata sul mercato, applicata a livello di Unione o mondiale. Se è vero che le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) rappresentano la maggior parte delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo, le emissioni di metano (CH<sub>4</sub>) e di protossido di azoto (N<sub>2</sub>O) rappresentano comunque una quota rilevante di tali emissioni. L'inclusione delle emissioni di CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O nel regolamento (UE) 2015/757 sarebbe vantaggiosa per l'integrità ambientale e l'incentivazione delle buone pratiche e sarebbe opportuno che si applicasse a partire dal 2024. Le navi da carico di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate

<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

<sup>(6)</sup> Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

<sup>(7)</sup> Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

rappresentano una quota significativa delle emissioni di gas a effetto serra di tutte le navi da carico. Per aumentare l'efficacia ambientale del sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica, garantire condizioni di parità e ridurre il rischio di elusione, le navi da carico di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate dovrebbero essere incluse nel regolamento (UE) 2015/757 a partire dal 2025. Le navi offshore emettono una quota rilevante di emissioni di gas a effetto serra. Lo stesso regolamento dovrebbe pertanto applicarsi anche alle navi offshore di stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate a partire dal 2025. La Commissione dovrebbe valutare, entro il 31 dicembre 2024, se debbano essere inclusi nel regolamento (UE) 2015/757 altri tipi di navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate.

- (10) È opportuno modificare il regolamento (UE) 2015/757 per introdurre l'obbligo per le società di comunicare i dati aggregati sulle emissioni a livello di società, presentarli all'autorità di riferimento responsabile e di trasmettere a tale autorità, per approvazione, i piani di monitoraggio verificati. Nell'effettuare la verifica a livello di società, il verificatore non dovrebbe verificare le relazioni sulle emissioni a livello di nave né le relazioni a livello di nave da trasmettere in caso di cambiamento della società, in quanto tali comunicazioni a livello di nave saranno già state verificate. Per garantire coerenza nell'amministrazione e nell'applicazione, il soggetto responsabile della conformità al regolamento (UE) 2015/757 dovrebbe essere lo stesso responsabile della conformità alla direttiva 2003/87/CE.
- (11) Al fine di garantire l'efficace funzionamento dell'EU ETS a livello amministrativo e di tenere conto dell'inclusione nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/757 delle emissioni di CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O, nonché delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo ai metodi e alle norme in materia di monitoraggio e alle norme in materia di comunicazione delle emissioni previsti dal regolamento (UE) 2015/757, nonché a qualsiasi altra informazione pertinente stabilita in tale regolamento, alle norme per l'approvazione dei piani di monitoraggio e delle relative modifiche da parte delle autorità di riferimento responsabili, alle norme per il monitoraggio, la comunicazione e la trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e alle norme per la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e per la presentazione di dichiarazioni di verifica sui dati aggregati sulle emissioni a livello di società. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016<sup>(8)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (12) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire prevedere norme in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica necessarie per estendere l'UE ETS alle attività di trasporto marittimo e prevedere il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti, possono essere conseguiti 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 tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2015/757,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

#### **Modifiche del regolamento (UE) 2015/757**

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

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

«Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE»;

<sup>(8)</sup> GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- 2) in tutto il regolamento, ad eccezione dell'articolo 2, dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'articolo 21, paragrafo 5, e degli allegati I e II, il termine «CO<sub>2</sub>» è sostituito da «gas a effetto serra», con le necessarie modifiche grammaticali;
- 3) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di gas a effetto serra e di altre informazioni pertinenti in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono 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 gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo.»;

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

«1. Il presente regolamento si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali effettuate dall'ultimo porto di scalo di tali navi 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 di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

1 bis. A decorrere dal 1° gennaio 2025 il presente regolamento si applica anche alle navi da carico di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di merci a fini commerciali 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 di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e alle navi offshore di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate lorde per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte effettuate dal loro ultimo porto di scalo verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

1 ter. A decorrere dal 1° gennaio 2025 il presente regolamento si applica alle navi offshore di stazza lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte effettuate dal loro ultimo porto di scalo verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

1 quater. I gas a effetto serra soggetti al presente regolamento sono:

- a) biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>);
- b) per quanto riguarda le emissioni rilasciate dal 2024 in poi, metano (CH<sub>4</sub>); e
- c) per quanto riguarda le emissioni rilasciate dal 2024 in poi, protossido di azoto (N<sub>2</sub>O).

Nei casi in cui il presente regolamento fa riferimento alle emissioni totali aggregate di gas a effetto serra o ai gas a effetto serra totali aggregati emessi, il riferimento si intende fatto ai quantitativi totali aggregati di ciascun gas separatamente.»;

- 5) l'articolo 3 è così modificato:

a) le lettere da a) a d) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) "emissioni di gas a effetto serra", il rilascio, da parte di navi, dei gas a effetto serra soggetti al presente regolamento a norma dell'articolo 2, paragrafo 1 quater, primo comma;
- b) "porto di scalo", un porto di scalo quale definito all'articolo 3, lettera z), della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*);

- c) “tratta”, ogni movimento di una nave che ha origine o termine in un porto di scalo;
- d) “società”, la società di navigazione quale definita all'articolo 3, lettera w), della direttiva 2003/87/CE;

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

b) la lettera m) è sostituita dalla seguente:

«m) “periodo di riferimento”, il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre di un dato anno; per le tratte che cominciano e terminano in due diversi anni, i rispettivi dati sono contabilizzati sotto l'anno interessato;»;

c) sono aggiunti i punti seguenti:

«p) “autorità di riferimento responsabile”, l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione di cui all'articolo 3 *octies septies* della direttiva 2003/87/CE;

q) “dati aggregati sulle emissioni a livello di società”, la somma delle emissioni dei gas a effetto serra di cui alla direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo in conformità dell'allegato I di tale direttiva e da comunicare, da parte di una società, a norma di tale direttiva, per tutte le navi sotto la sua responsabilità durante il periodo di riferimento.»;

6) all'articolo 4 è aggiunto il paragrafo seguente:

«8. Le società comunicano i dati aggregati sulle emissioni a livello di società delle navi sotto la loro responsabilità durante un periodo di riferimento a norma dell'articolo 11 *bis*.»;

7) all'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 23 del presente regolamento per modificare gli allegati I e II del presente regolamento al fine di tenere conto dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento delle emissioni di CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O e dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, e delle modifiche della direttiva 2003/87/CE, nonché di allineare tali allegati agli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, di tale direttiva, alle pertinenti regole internazionali e alle norme internazionali ed europee. Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 del presente regolamento per modificare gli allegati I e II del presente regolamento al fine di definire meglio gli elementi dei metodi di monitoraggio ivi figuranti, alla luce degli sviluppi tecnologici e scientifici, e al fine di garantire il funzionamento efficace del sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (EU ETS) istituito dalla direttiva 2003/87/CE.

Entro il 1° ottobre 2023 la Commissione adotta atti delegati al fine di tenere conto dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento delle emissioni di CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O, nonché delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, come indicato nel primo comma del presente paragrafo. I metodi per monitorare le emissioni di CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O si basano sugli stessi principi dei metodi di monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> di cui all'allegato I del presente regolamento, con gli adeguamenti necessari a riflettere la natura dei diversi gas a effetto serra. I metodi di cui all'allegato I del presente regolamento e le norme di cui all'allegato II del presente regolamento sono allineati, se del caso, ai metodi e alle norme stabiliti in un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.»;

8) l'articolo 6 è così modificato:

a) al paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) il nome della società e l'indirizzo, il telefono e l'indirizzo di posta elettronica di un referente nonché il numero unico di identificazione IMO della società e del proprietario registrato;»;

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli e trasmettono tali piani utilizzando sistemi automatizzati e formati per lo scambio di dati. Tali modelli, comprese le regole tecniche per la loro applicazione uniforme, e le regole tecniche per la loro trasmissione 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.»;

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«6. Entro il 1° aprile 2024 le società trasmettono all'autorità di riferimento responsabile, per ciascuna delle loro navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, un piano di monitoraggio che è stato valutato conforme al presente regolamento dal verificatore e che riflette l'inclusione delle emissioni di CH<sub>4</sub> e di N<sub>2</sub>O nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

7. In deroga al paragrafo 6, per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per la prima volta dopo il 1° gennaio 2024, le società presentano all'autorità di riferimento responsabile un piano di monitoraggio conforme alle prescrizioni del presente regolamento senza indebito ritardo e comunque entro tre mesi dal primo scalo di ciascuna nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

8. Entro il 6 giugno 2025, le autorità di riferimento responsabili approvano i piani di monitoraggio presentati dalle società conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione a norma del secondo comma. Per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE per la prima volta dopo il 1° gennaio 2024, l'autorità di riferimento responsabile approva il piano di monitoraggio presentato entro quattro mesi dal primo scalo della nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione ai sensi del terzo comma del presente paragrafo.

Entro il 1° ottobre 2023 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare gli articoli da 6 a 10 per quanto riguarda le norme contenute in tali articoli relative ai piani di monitoraggio, per tenere conto dell'inclusione delle emissioni di CH<sub>4</sub> e di N<sub>2</sub>O, nonché dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente regolamento con delle regole relative all'approvazione dei piani di monitoraggio da parte delle autorità di riferimento responsabili.»;

9) l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le modifiche apportate al piano di monitoraggio di cui al paragrafo 2, lettere b), c) e d), 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. La società presenta il piano di monitoraggio modificato all'autorità di riferimento responsabile una volta ricevuta la comunicazione da parte del verificatore che il piano di monitoraggio è conforme.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«5. L'autorità di riferimento responsabile approva le modifiche del piano di monitoraggio di cui al paragrafo 2, lettere da a) a d), conformemente alle regole stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione a norma del secondo comma del presente paragrafo.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente regolamento con le regole relative all'approvazione delle modifiche dei piani di monitoraggio da parte delle autorità di riferimento responsabili.»;

10) all'articolo 10, primo comma, è aggiunta la lettera seguente:

«k) le emissioni totali aggregate di gas a effetto serra disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo a norma dell'allegato I di tale direttiva e da comunicare a norma della medesima direttiva, unitamente alle informazioni necessarie per giustificare l'applicazione di eventuali deroghe all'articolo 12, paragrafo 3, di tale direttiva a norma dell'articolo 12, paragrafi da 3 -*sexies* a 3 -*ter*»;

11) l'articolo 11 è così modificato:

a) al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

«A decorrere dal 2025, entro il 31 marzo di ogni anno, per ogni nave sotto la loro responsabilità le società presentano all'autorità di riferimento responsabile, alle autorità degli Stati di bandiera interessati e alla Commissione una relazione sulle emissioni che riguarda l'intero periodo di riferimento dell'anno precedente; questa relazione è stata riconosciuta conforme da un verificatore a norma dell'articolo 13. L'autorità di riferimento responsabile può chiedere alle società di presentare le loro relazioni sulle emissioni entro una data precedente al 31 marzo, ma non anteriore al 28 febbraio.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In caso di cambiamento di società, la società precedente presenta all'autorità di riferimento responsabile, alle autorità degli Stati di bandiera interessati, alla nuova società e alla Commissione, il prima possibile – e comunque non oltre tre mesi – dopo la data della modifica, una relazione verificata contenente gli stessi elementi della relazione sulle emissioni di cui al paragrafo 1, ma limitata al periodo corrispondente alle attività svolte sotto la sua responsabilità.»;

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Entro il 1° ottobre 2023 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 per modificare gli articoli 11, 11 *bis* e 12 riguardanti le norme relative alla comunicazione per tenere conto dell'inclusione delle emissioni di CH<sub>4</sub> e di N<sub>2</sub>O, nonché dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, nell'ambito di applicazione del presente regolamento.»;

12) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 11 bis*

### **Comunicazione e trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società**

1. Le società determinano i dati aggregati sulle emissioni a livello di società durante un periodo di riferimento, sulla base dei dati della comunicazione delle emissioni e della comunicazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, per ciascuna nave che era sotto la loro responsabilità durante il periodo di riferimento, conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4 del presente articolo.

2. A decorrere dal 2025 le società trasmettono all'autorità di riferimento responsabile entro il 31 marzo di ogni anno i dati aggregati sulle emissioni a livello di società che coprono le emissioni nel periodo di riferimento dell'anno precedente da comunicare a norma della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo, conformemente alle regole stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4 del presente articolo, e che sono stati verificati a norma del capo III del presente regolamento.

3. L'autorità di riferimento responsabile può chiedere alle società di presentare i dati aggregati sulle emissioni verificati a livello di società di cui al paragrafo 2 entro una data precedente al 31 marzo, ma non anteriore al 28 febbraio.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente regolamento con le regole per il monitoraggio e la comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e la trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società all'autorità di riferimento responsabile.»;

13) l'articolo 12 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Formato della relazione sulle emissioni e comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società»;

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La relazione sulle emissioni e la comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società sono trasmesse mediante sistemi automatizzati e formati per lo scambio di dati, inclusi modelli elettronici.»;

14) l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il verificatore valuta la conformità della relazione sulle emissioni e della relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, con i requisiti di cui agli articoli da 8 a 12 e agli allegati I e II.»;

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«5. Il verificatore valuta la conformità dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società alle prescrizioni di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 6.

Se conclude, con ragionevole certezza, che i dati aggregati sulle emissioni a livello di società non contengono inesattezze rilevanti, il verificatore predispone una relazione di verifica in cui si dichiara che i dati aggregati sulle emissioni a livello di società sono riconosciuti conformi alle norme di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 6.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare nel presente regolamento le norme per la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, compresi i metodi di verifica e la procedura di verifica, e per la presentazione di una relazione di verifica.»;

15) l'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) i calcoli per determinare le emissioni complessive di gas a effetto serra e le emissioni totali aggregate di gas a effetto serra disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo a norma dell'allegato I di tale direttiva e da comunicare a norma della medesima direttiva.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Qualora decida di procedere alla verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, il verificatore valuta la completezza dei dati comunicati e la coerenza di tali dati comunicati rispetto alle informazioni fornite dalla società, comprese le relazioni sulle emissioni verificate e le relazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2.»;

16) all'articolo 15 è aggiunto il paragrafo seguente:

«6. Per quanto riguarda la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, il verificatore e la società si conformano alle norme in materia di verifica stabilite negli atti delegati adottati a norma dell'articolo 13, paragrafo 6. Il verificatore non verifica la relazione sulle emissioni e la relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, di ciascuna nave sotto la responsabilità della società.»;

17) all'articolo 16, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. I verificatori che valutano i piani di monitoraggio, le relazioni sulle emissioni, le relazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del presente regolamento e i dati aggregati sulle emissioni a livello di società, e che rilasciano le relazioni di verifica di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 5, del presente regolamento, e i documenti di conformità di cui all'articolo 17, paragrafo 1, del 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.»;

18) l'articolo 20 è così modificato:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nel caso in cui una nave non abbia rispettato gli obblighi in materia di monitoraggio e di comunicazione per due o più periodi di riferimento consecutivi e nemmeno in seguito all'imposizione di altre misure coercitive, l'autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di trasmettere le sue osservazioni, emettere un ordine di espulsione che viene notificato alla Commissione, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Dopo l'emissione dell'ordine di espulsione, ciascuno Stato membro, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'accesso della nave in questione ai suoi porti fino a quando la società non adempia i suoi obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione a norma degli articoli 11 e 18. Se tale nave batte bandiera di uno Stato membro e fa ingresso o si trova in uno dei suoi porti, lo Stato membro in questione, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le sue osservazioni, nega le spedizioni alla nave fino a quando la società non adempia i suoi obblighi in materia di monitoraggio e di comunicazione.

Qualora si constati che una nave di cui al primo comma si trova in uno dei porti dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, lo Stato membro interessato, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, può emettere un ordine dello Stato di bandiera di diniego delle spedizioni fino a quando la società non adempia i suoi obblighi in materia di monitoraggio e di comunicazione. Esso ne informa la Commissione, l'EMSA e gli altri Stati membri.

L'adempimento degli obblighi di monitoraggio e di comunicazione è confermato mediante 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.»;

b) al paragrafo 5 è aggiunto il comma seguente:

«La possibilità di derogare ai sensi del primo comma non si applica a uno Stato membro la cui autorità è l'autorità di riferimento responsabile.»;

19) l'articolo 21 è così modificato:

a) al paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

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

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. La Commissione valuta ogni due anni l'impatto complessivo delle attività di trasporto marittimo sul clima globale, anche tramite emissioni o effetti di gas a effetto serra diversi dalla CO<sub>2</sub> e di particelle con un potenziale di riscaldamento globale non contemplate dal presente regolamento.»;

20) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 22 bis

### **Riesame**

La Commissione riesamina il presente regolamento entro il 31 dicembre 2024, tenendo conto in particolare dell'ulteriore esperienza acquisita nella sua attuazione, al fine, tra l'altro, di includere le navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate nell'ambito di applicazione del presente regolamento ai fini di un'eventuale successiva inclusione di tali navi nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE o di proporre altre misure per ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte da tali navi. Tale riesame è corredato, se del caso, di una proposta legislativa di modifica del regolamento stesso.»;

21) l'articolo 23 è così modificato:

a) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«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.

Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 11, paragrafo 4, all'articolo 11 *bis*, paragrafo 4, e all'articolo 13, paragrafo 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 5 giugno 2023.

La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del rispettivo 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 6, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 11, paragrafo 4, all'articolo 11 *bis*, paragrafo 4, all'articolo 13, paragrafo 6, 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.»;

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, dell'articolo 6, paragrafo 8, dell'articolo 7, paragrafo 5, dell'articolo 11, paragrafo 4, dell'articolo 11 *bis*, paragrafo 4, dell'articolo 13, paragrafo 6, dell'articolo 15, paragrafo 5, o 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.

Tuttavia, il primo comma, ultima frase, del presente paragrafo, non si applica agli atti delegati adottati entro il 1° ottobre 2023 ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, secondo comma, dell'articolo 6, paragrafo 8, secondo comma, o dell'articolo 11, paragrafo 4.».

## Articolo 2

### Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 5 giugno 2023. Tuttavia, l'articolo 1, punto 5), lettera a), e punto 5), lettera b), del presente regolamento, per quanto riguarda l'articolo 3, lettere b), d) e m), del regolamento (UE) 2015/757, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

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

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

Per il Parlamento europeo  
La presidente  
R. METSOLA

Per il Consiglio  
Il presidente  
J. ROSWALL