

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B** ► **M2** **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 ◀

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento delegato (UE) 2016/2071 della Commissione del 22 settembre 2016	L 320	1	26.11.2016
► <u>M2</u>	Regolamento (UE) 2023/957 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023	L 130	105	16.5.2023
► <u>M3</u>	Regolamento delegato (UE) 2023/2776 della Commissione del 12 ottobre 2023	L 2776	1	14.12.2023

▼ B

▼ M2

**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**

▼ B

(Testo rilevante ai fini del SEE)

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

▼ M2

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.

▼ B

Articolo 2

Ambito di applicazione

▼ M2

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 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.

▼ M2

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 (CO₂);
- b) per quanto riguarda le emissioni rilasciate dal 2024 in poi, metano (CH₄); e
- c) per quanto riguarda le emissioni rilasciate dal 2024 in poi, protossido di azoto (N₂O).

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.

▼ B

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:

▼ M2

- 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 ⁽¹⁾;
- 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;

⁽¹⁾ 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

- 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 ►**M2** gas a effetto serra ◀ 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;

▼ M2

- 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;

▼ B

- 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;

▼ B

- 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;

▼ M2

- 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.

▼ B

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 ► **M2** gas a effetto serra ◀ 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 ► **M2** gas a effetto serra ◀.
5. Le società garantiscono che la determinazione delle emissioni di ► **M2** gas a effetto serra ◀ 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 ► **M2** gas a effetto serra ◀ che devono essere monitorati e comunicati.

▼ B

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.

▼ M2

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*.

▼ B*Articolo 5***Metodi per il monitoraggio delle emissioni di ► M2 gas a effetto serra ◀ 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 ► M2 gas a effetto serra ◀ 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.

▼ M2

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 CH₄ e N₂O 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 CH₄ e N₂O, 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 CH₄ e N₂O si basano sugli stessi principi dei metodi di monitoraggio delle emissioni di CO₂ 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.

▼B

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 ►**M2** gas a effetto serra ◀ 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;

▼M2

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

c) una descrizione delle seguenti fonti di emissione di ►**M2** gas a effetto serra ◀ 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 ►**M2** gas a effetto serra ◀ 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 ►**M2** gas a effetto serra ◀, 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,

▼ B

- 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.

▼ M2

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.
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 CH₄ e di N₂O nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

▼ M2

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 CH₄ e di N₂O, 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.

▼ B*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 ► **M2** gas a effetto serra ◀ 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 ► **M2** gas a effetto serra ◀;
 - 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.

▼B

3. Le società comunicano ai verificatori senza indebito ritardo eventuali proposte di modifica del piano di monitoraggio.

▼M2

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.

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.

▼B*SEZIONE 3****Monitoraggio delle emissioni di ►M2 gas a effetto serra ◀ 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 ►M2 gas a effetto serra ◀ per ogni nave e per tratta, applicando il metodo più appropriato per la determinazione delle emissioni di ►M2 gas a effetto serra ◀ fra quelli di cui alla parte B dell'allegato I e calcolando le emissioni di ►M2 gas a effetto serra ◀ 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) ►M2 emissioni di gas a effetto serra ◀;
- d) distanza percorsa;

▼B

- 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) ►**M2** gas a effetto serra ◀ totale aggregato emesso nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
- c) dato aggregato delle emissioni di ►**M2** gas a effetto serra ◀ di tutte le tratte effettuate tra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- d) dato aggregato delle emissioni di ►**M2** gas a effetto serra ◀ di tutte le tratte effettuate in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- e) dato aggregato delle emissioni di ►**M2** gas a effetto serra ◀ di tutte le tratte effettuate verso i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- f) emissioni di ►**M2** gas a effetto serra ◀ 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;

▼M2

- 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.

▼B

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 ► **M2** gas a effetto serra ◀ 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 ► **M2** gas a effetto serra ◀ 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.

▼M2

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.

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.

▼B

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,

▼B

- 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.

▼M2

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 CH₄ e di N₂O, nonché dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore, nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

*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.

▼M2

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.

▼B*Articolo 12***▼M2****Formato della relazione sulle emissioni e comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società**

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.

▼B

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.

▼M2

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

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.

▼B

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 predisponde una relazione di verifica in cui si dichiara che la relazione sulle emissioni non è conforme al presente regolamento.

▼M2

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 predisponde 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.

▼B*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 ► **M2** gas a effetto serra ◀, 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;

▼ B

c) la scelta e l'applicazione dei fattori di emissione;

▼ M2

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

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 ► M2 gas a effetto serra ◀ 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.

▼ M2

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.

▼ B*Articolo 15***Procedure di verifica**

1. Il verificatore individua i potenziali rischi legati al processo di monitoraggio e comunicazione, confrontando le emissioni di ► M2 gas a effetto serra ◀ 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.

▼ B

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.

▼ M2

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.

▼ B*Articolo 16***Accreditamento dei verificatori****▼ M2**

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.

▼ B

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.

▼B

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.

▼ B

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.

▼ M2

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.

▼ M2

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

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.

▼ M2

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.

▼ B*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 ► **M2** gas a effetto serra ◀ 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:

▼ M2

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

▼ B

b) efficienza tecnica della nave (EEDI o EIV, a seconda dei casi);

c) emissioni annuali di ► **M2** gas a effetto serra ◀;

d) consumo annuo complessivo di carburante per le tratte;

e) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di ► **M2** gas a effetto serra ◀ per la distanza percorsa di tratte;

f) consumo di carburante medio annuo ed emissioni di ► **M2** gas a effetto serra ◀ 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;

▼B

- 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 ►**M2** gas a effetto serra ◀, 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 Consiglio ⁽¹⁾, 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 ►**M2** gas a effetto serra ◀ 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 ►**M2** gas a effetto serra ◀ e dell'efficienza energetica del trasporto marittimo per dimensioni, tipo di navi, attività o qualsiasi altra categoria ritenuta rilevante.

▼M2

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 CO₂ e di particelle con un potenziale di riscaldamento globale non contemplate dal presente regolamento.

▼B

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 Consiglio ⁽²⁾.

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.

⁽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).

⁽²⁾ 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).

▼ B

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.

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.

▼ M2*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.

▼ B

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.

▼ M2

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.

▼ M2

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

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

▼ M2

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.

▼ B*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 Consiglio ⁽¹⁾. 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.

*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:

⁽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).

▼B

«50. Documento di conformità rilasciato ai sensi del 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 ►M2 gas a effetto serra ◀ generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (*).

(*) GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55».

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.

▼ **M3***ALLEGATO I***Metodi per il monitoraggio delle emissioni di gas a effetto serra****A. CALCOLO DELLE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA (ARTICOLO 9)****1. Formule per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra**

Ai fini del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra, le società applicano la formula seguente:

$$\text{GHG}_{\text{MRV}} = \text{CO}_2\text{MRV} + \text{CH}_4\text{MRV} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4} + \text{N}_2\text{O}_{\text{MRV}} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}}$$

Le società calcolano le emissioni di CO₂ sommando le emissioni di CO₂ di tutti i combustibili i usati, secondo la formula seguente:

$$\text{CO}_2\text{MRV} = \sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CO}_2, i}$$

Le società calcolano le emissioni di CH₄ sommando le emissioni di CH₄ derivanti dalla combustione di tutti i combustibili i usati e le emissioni causate dalla perdita di CH₄, secondo la formula seguente:

$$\text{CH}_4\text{MRV} = \left[\sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CH}_4, i} \right] + \text{CH}_4\text{S}$$

Le società calcolano le emissioni di N₂O sommando le emissioni di N₂O di tutti i combustibili i usati, secondo la formula seguente:

$$\text{N}_2\text{O}_{\text{MRV}} = \sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{N}_2\text{O}, i}$$

Il consumo di combustibile è calcolato separatamente per le emissioni delle tratte effettuate fra i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, delle tratte effettuate in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, delle tratte effettuate verso i porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e per le emissioni all'interno dei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Il consumo di combustibile all'ormeggio all'interno dei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro è calcolato separatamente.

Termine	Spiegazione
GHG _{MRV}	Emissioni di gas a effetto serra da comunicare a norma del presente regolamento, espresse in tonnellate di CO ₂ equivalente. Per «CO ₂ equivalente» si intende la misura metrica usata per calcolare le emissioni di CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O sulla base del loro potenziale di riscaldamento globale, convertendo le quantità di CH ₄ e N ₂ O in equivalenti quantità di biossido di carbonio con lo stesso potenziale di riscaldamento globale.
CO ₂ MRV	Emissioni totali aggregate di CO ₂ .
CH ₄ MRV	Emissioni totali aggregate di CH ₄ .

▼ **M3**

Termine	Spiegazione
N_2O_{MRV}	Emissioni totali aggregate di N_2O .
GWP_{CH_4}	Potenziale di riscaldamento globale del CH_4 su 100 anni ai sensi dell'allegato del regolamento delegato (UE) 2020/1044 della Commissione (1).
GWP_{N_2O}	Potenziale di riscaldamento globale dell' N_2O su 100 anni ai sensi dell'allegato del regolamento delegato (UE) 2020/1044 della Commissione.
i	Indice corrispondente ai combustibili usati a bordo della nave nel periodo di riferimento.
j	Indice corrispondente alle fonti di emissione a bordo della nave. Le fonti considerate ai fini del presente regolamento comprendono almeno i motori principali, i motori ausiliari, le turbine a gas, le caldaie e i generatori di gas inerte.
M_i	Consumo di combustibile come massa totale del combustibile specifico i usato (totale per tutte le fonti di emissione).
$M_{i,j}$	Consumo di combustibile come massa del combustibile specifico i usato dalla fonte di emissione j .
C_j	Fattore di emissione «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia») del combustibile perso (coefficiente di perdita) in percentuale della massa del combustibile i usato dalla fonte di emissione j [%]. C_j include le emissioni fuggitive e le emissioni perse. Le emissioni fuggitive e le emissioni perse sono le emissioni generate dalla quantità di combustibile che non raggiunge la camera di combustione della fonte di emissione o che non è consumata dalla fonte di emissione perché incombusta, rilasciata o fuoriuscita dal sistema.
$M_{i,NC}$	Massa totale del combustibile i non combusto ma rilasciato nell'atmosfera. $M_{i,NC} = \sum_i \sum_j M_{i,j} \times C_j / 100$
CH_4S	Quantità di CH_4 non combusto rilasciato nell'atmosfera. Per calcolare tale quantità le società applicano la formula seguente: $CH_4S = M_{i,NC}$

▼ **M3**

Termine	Spiegazione
$EF_{CO_2, i}$	Fattore di emissione di CO ₂ «tank-to-wake» per combustibile i, come definito nella tabella al punto 2 della presente parte.
$EF_{CH_4, i}$	Fattore di emissione di CH ₄ «tank-to-wake» per combustibile i, come definito nella tabella al punto 2 della presente parte.
$EF_{N_2O, i}$	Fattore di emissione di N ₂ O «tank-to-wake» per combustibile i, come definito nella tabella al punto 2 della presente parte.

(¹) Regolamento delegato (UE) 2020/1044 della Commissione, dell'8 maggio 2020, che integra il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i valori del potenziale di riscaldamento globale e le linee guida per gli inventari e per quanto riguarda il sistema di inventario dell'Unione e che abroga il regolamento delegato (UE) n. 666/2014 della Commissione (GU L 230 del 17.7.2020, pag. 1).

2. Fattori di emissione predefiniti

Nella tabella seguente:

- TBM (To Be Measured) significa «da misurare»;
- N.d. significa «non disponibile»;
- il trattino significa «non applicabile».

Ai fini del presente regolamento si applicano i valori predefiniti riportati nella tabella seguente per i fattori di emissione relativi ai combustibili e alle fonti di emissione in uso a bordo della nave.

Se una casella indica TBM o N.d. si utilizza il valore predefinito più elevato della classe di combustibile nella stessa colonna. Se, per una particolare classe di combustibile, tutte le caselle della stessa colonna indicano TBM o N.d. si utilizza il valore predefinito del tipo di combustibile fossile meno favorevole. Tale norma non si applica alla colonna 6, dove TBM o N.d. indica che i valori non sono disponibili per la fonte di emissione. In assenza di un valore predefinito per C_j, si usa un valore certificato in conformità dell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

Le società possono discostarsi dai valori predefiniti per i fattori di emissione elencati nella tabella in appresso se sono applicate le condizioni e le restrizioni di cui all'articolo 10, paragrafi 5 e 6, del regolamento (UE) 2023/1805, a seconda dei casi.

Per i combustibili non fossili che non figurano nella tabella in appresso, la società determina i fattori di emissione conformemente agli articoli da 32 a 35 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione (**).

Nel caso delle miscele di combustibili, ogni combustibile è considerato separatamente.

▼ M3

1	2	3	4	5	6	
Classe del combustibile	Tipo di combustibile	EF_{CO_2} $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	EF_{CH_4} $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	EF_{N_2O} $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_j in % della massa del combustibile usato dalla fonte di emissione	
Combustibili fossili	HFO Qualità da RME a RMK di cui alla norma ISO 8217	3,114	0,00005	0,00018	—	
	LFO Qualità da RMA a RMD di cui alla norma ISO 8217	3,151	0,00005	0,00018	—	
	MDO MGO Qualità da DMX a DMB di cui alla norma ISO 8217	3,206	0,00005	0,00018	—	
	GNL	GNL	2,750	0	0,00011	3,1 per GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)
						1,7 per GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)
						0,2 per GNL Diesel (basso regime dual-fuel)
						2,6 per LBSI (Lean-Burn Spark-Ignited)
	GPL (butano)	3,03	TBM	TBM	N.d.	
	GPL (propano)	3,00	TBM	TBM	N.d.	
	H ₂ (fossile)	0	0	— per le celle a combustibile TBM per i motori a combustione interna	—	
NH ₃ (fossile)	0	N.d.	TBM	N.d.		
Metanolo (fossile)	1,375	TBM	TBM	—		

▼ M3

1	2	3	4	5	6
Biocarburanti	Etanolo	1,913	TBM	TBM	—
	Biodiesel	2,834	TBM	TBM	—
	Olio vegetale idrotrattato (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	—
	Biometano liquefatto come carburante per il trasporto (bio-GNL)	2,750	0	0,00011	3,1 per GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)
					1,7 per GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)
					0,2 per GNL Diesel (basso regime dual-fuel)
					2,6 per LBSI (Lean-Burn Spark-Ignited)
	Biometano	1,375	TBM	TBM	—
Altri	3,115	0,00005	0,00018	—	
Bio-H ₂	0	0	0 per le celle a combustibile	—	
			TBM per i motori a combustione interna		
Combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) – Elettrocarburanti	e-diesel	3,206	0,00005	0,00018	—
	e-metano	1,375	TBM	TBM	—
	e-GNL	2,750	0	0,00011	3,1 per GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)
					1,7 per GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)
					0,2 per GNL Diesel (basso regime dual-fuel)
					2,6 per LBSI (Lean-Burn Spark-Ignited)
	e-H ₂	0	0	0 per le celle a combustibile	—
				TBM per i motori a combustione interna	
e-NH ₃	0	N.d.	TBM	N.d.	
e-GPL	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	
e-DME	N.d.	N.d.	N.d.	—	

▼ M3

La colonna 1 identifica la classe dei combustibili.

La colonna 2 identifica i tipi di combustibile pertinenti per ciascuna classe.

La colonna 3 riporta il fattore di emissione EF per il biossido di carbonio in g CO₂/g di combustibile.

La colonna 4 riporta il fattore di emissione EF per il metano in g CO₄/g di combustibile.

La colonna 5 riporta il fattore di emissione EF per il protossido di azoto in g CO₂/g di combustibile.

La colonna 6 identifica la parte di combustibile perso sotto forma di emissioni fuggitive ed emissioni perse (C_j) in % della massa del combustibile usato dalla specifica fonte di emissione. Per i combustibili come il GNL per i quali esistono emissioni fuggitive ed emissioni perse, la quantità di emissioni fuggitive e perse presentata nella tabella è espressa in % della massa di combustibile utilizzata. I valori di C_j nella tabella sono calcolati al 50 % del pieno carico del motore.

* Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 234, 22.9.2023, pag. 48).

** Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, 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 e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1).

B. METODI PER DETERMINARE LE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA

La società indica nel piano di monitoraggio quale metodo di monitoraggio deve essere utilizzato per determinare le emissioni di gas a effetto serra di ciascuna nave sotto la propria responsabilità e assicura che, una volta scelto il metodo, questo sia applicato in maniera coerente.

Possono essere utilizzati i metodi A, B, C e D, basati su un approccio di calcolo o di misurazione.

Nell'approccio di calcolo (metodi A, B e C) le emissioni sono calcolate applicando le formule di cui alla parte A. A tale scopo il consumo effettivo di combustibile per ogni tratta è determinato secondo il metodo A, B o C descritto di seguito e applicato ai fini del calcolo. Nella scelta del metodo A, B o C occorre tenere conto delle fonti di incertezza e dei livelli di incertezza ad esse associati. La società svolge periodicamente adeguate attività di controllo, compresi controlli incrociati tra il quantitativo di combustibile imbarcato indicato nelle bolle di consegna (BDN) e il quantitativo di combustibile imbarcato indicato dalla misurazione effettuata a bordo, e adotta provvedimenti correttivi qualora si osservino scostamenti significativi.

L'approccio di misurazione (metodo D) ricorre alla misurazione diretta delle emissioni di gas a effetto serra.

Prima valutazione del verificatore è possibile utilizzare qualsiasi combinazione dei metodi A, B, C e D, se migliora l'accuratezza globale della misurazione.

▼ M3**1. Metodo A: BDN e rilevamenti periodici del combustibile presente nei serbatoi**

Questo metodo è basato sulla quantità e sul tipo di combustibile indicati nella BDN e su rilevamenti periodici del combustibile presente nei serbatoi mediante letture del serbatoio. Il combustibile consumato nel periodo di riferimento è dato dal combustibile disponibile all'inizio del periodo, cui vanno aggiunte le consegne e detratto il combustibile disponibile alla fine del periodo e il combustibile 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 combustibile usato durante un periodo, occorre specificare il tipo di combustibile e il tenore di zolfo.

Questo metodo non deve essere utilizzato quando le BDN non sono disponibili a bordo delle navi, in particolare quando il carico è utilizzato come combustibile, 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 combustibile e deve essere immediatamente disponibile. Il rilevamento periodico del combustibile nei serbatoi a bordo è basato sulle letture del serbatoio del combustibile. 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 combustibile 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.

Se la quantità di rifornimento del combustibile o la quantità di combustibile rimasta nel serbatoio è determinata in unità di volume, espresso in metri cubi, la società converte tale quantità da volume in massa utilizzando i valori di densità effettivi. La società determina la densità reale basandosi, a scelta, su:

- a) sistemi di misurazione a bordo;
- b) densità misurata dal fornitore di combustibile al momento del rifornimento e che figura sulla fattura o sulla BDN;
- c) densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato per l'analisi del combustibile laddove disponibile.

La densità effettiva è espressa in kg/m^3 e determinata per la temperatura applicabile alla misura specifica. Quando i valori di densità effettivi non sono disponibili, un fattore di densità standard per il tipo di combustibile pertinente è applicato una volta valutato da parte del verificatore.

2. Metodo B: monitoraggio dei serbatoi a bordo

Questo metodo si basa sulle letture di tutti i serbatoi di combustibile 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 combustibile nel serbatoio tra due letture costituiscono il combustibile 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 combustibile usato durante un periodo, occorre specificare il tipo di combustibile e il tenore di zolfo.

▼ M3

Le letture del serbatoio del combustibile 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.

Se la quantità di rifornimento del combustibile o la quantità di combustibile rimasta nel serbatoio è determinata in unità di volume, espresso in metri cubi, la società converte tale quantità da volume in massa utilizzando i valori di densità effettivi. La società determina la densità reale basandosi, a scelta, su:

- a) sistemi di misurazione a bordo;
- b) densità misurata dal fornitore di combustibile al momento del rifornimento e che figura sulla fattura o sulla BDN;
- c) densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato per l'analisi del combustibile laddove disponibile.

La densità effettiva è espressa in kg/m^3 e determinata per la temperatura applicabile alla misura specifica. Quando i valori di densità effettivi non sono disponibili, un fattore di densità standard per il tipo di combustibile 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 combustibile misurati a bordo. I dati di tutti i flussometri correlati alle fonti di emissione di gas a effetto serra sono combinati per determinare tutti i consumi di combustibile 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 combustibile usato durante un periodo, occorre monitorare il tipo di combustibile e il tenore di zolfo devono essere monitorati.

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

Se la quantità di combustibile consumato è determinata in unità di volume, espresso in metri cubi, la società converte tale quantità da volume in massa utilizzando i valori di densità effettivi. La società determina la densità reale basandosi, a scelta, su:

- a) sistemi di misurazione a bordo;
- b) densità misurata dal fornitore di combustibile al momento del rifornimento e che figura sulla fattura o sulla BDN;
- c) densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato per l'analisi del combustibile laddove disponibile.

La densità effettiva è espressa in kg/m^3 e determinata per la temperatura applicabile alla misura specifica. Quando i valori di densità effettivi non sono disponibili, un fattore di densità standard per il tipo di combustibile pertinente è applicato una volta valutato da parte del verificatore.

▼ M3**4. Metodo D: misurazione diretta delle emissioni di gas a effetto serra**

La misurazione diretta delle emissioni di gas a effetto serra può essere utilizzata per le tratte e per le emissioni di gas a effetto serra che si verificano all'interno dei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Per le navi per le quali la comunicazione relativa al CO₂ si basa su questo metodo, applicato a tutte le fonti di emissione a bordo della nave, il consumo di combustibile è calcolato utilizzando le emissioni di CO₂ misurate e i fattori di emissione applicabili dei combustibili e delle fonti di emissione pertinenti.

Questo metodo si basa sulla determinazione dei flussi di emissioni di gas a effetto serra nei camini di scarico (imbuti) moltiplicando le concentrazioni di gas a effetto serra nel gas di scarico per il flusso di gas di scarico.

L'applicazione di questo metodo per determinare le emissioni di un gas a effetto serra non preclude alla società la possibilità di applicare uno degli altri metodi descritti nella presente parte agli altri gas a effetto serra.

I metodi di calibrazione applicati e l'incertezza associata ai dispositivi utilizzati sono specificati nel piano di monitoraggio.

C. GESTIONE E CONTROLLO DEI DATI**1. Sistema di controllo**

- 1.1. La società svolge una valutazione del rischio per individuare le fonti di rischio di errori nel flusso di dati — dai dati primari ai dati finali contenuti nella relazione sulle emissioni — e definisce, documenta, applica e tiene aggiornato un sistema di controllo efficace per garantire che le relazioni stilate sulla base delle attività riguardanti il flusso di dati non contengano inesattezze e siano conformi al piano di monitoraggio e al presente regolamento.

Su richiesta, la società mette a disposizione dell'autorità di riferimento responsabile la valutazione del rischio di cui al primo paragrafo. La società mette a disposizione la valutazione anche a scopo di verifica.

- 1.2. Ai fini del punto 1.1, primo paragrafo, la società stabilisce, documenta, applica e tiene aggiornate procedure scritte, separate dal piano di monitoraggio, per le attività riguardanti il flusso di dati e per le attività di controllo, e include nel piano di monitoraggio riferimenti a tali procedure e una loro descrizione. Su richiesta, la società mette a disposizione dell'autorità di riferimento responsabile tutta la documentazione scritta concernente le procedure. La società mette a disposizione la documentazione anche a scopo di verifica.

- 1.3. Le attività di controllo di cui al punto 1.2 comprendono, se applicabile, quanto segue:

- a) l'assicurazione della qualità delle apparecchiature di misurazione;
- b) l'assicurazione della qualità dei sistemi informatici, tesa ad assicurare che questi siano progettati, documentati, testati, messi in atto, controllati e sottoposti a manutenzione in modo da garantire un trattamento affidabile, accurato e tempestivo dei dati, tenendo conto dei rischi individuati conformemente al punto 1.1;
- c) la separazione delle funzioni nelle attività riguardanti il flusso di dati e nelle attività di controllo e la gestione delle competenze necessarie;

▼ M3

- d) gli esami interni e la convalida dei dati;
- e) le rettifiche e i provvedimenti correttivi;
- f) il controllo dei processi esternalizzati;
- g) la tenuta dei registri e della documentazione, compresa la gestione delle versioni dei documenti.

1.4. Ai fini del punto 1.3, lettera a), la società provvede affinché tutte le apparecchiature di misurazione siano tarate, regolate e controllate a intervalli periodici, nonché prima dell'uso, e affinché ne sia verificata la conformità alle norme di misurazione riconducibili a norme internazionali in materia, se disponibili, in maniera proporzionata ai rischi individuati.

Qualora taluni componenti dei sistemi di misurazione non possano essere tarati, la società li menziona nel piano di monitoraggio e propone attività di controllo alternative.

Qualora l'apparecchiatura risulti non conforme ai requisiti di prestazione, la società provvede ad adottare prontamente i provvedimenti correttivi necessari.

1.5. Ai fini del punto 1.3, lettera d), la società esamina e convalida i dati ottenuti dalle attività riguardanti il flusso di dati di cui al punto 1.2.

L'esame e la convalida dei dati comprendono quanto segue:

- a) la verifica della completezza dei dati;
- b) il confronto tra i dati che la società ha ottenuto, monitorato e comunicato nell'arco di svariati anni;
- c) il confronto tra i dati e i valori ricavati da diversi metodi di monitoraggio, se ne viene applicato più di uno.

1.6. Ai fini del punto 1.3, lettera e), la società provvede affinché, se le attività riguardanti il flusso di dati o le attività di controllo non si svolgono correttamente o non rispettano le regole definite nella documentazione relativa alle procedure per tali attività, siano adottati provvedimenti correttivi e i dati interessati siano rettificati senza indebito ritardo.

1.7. Ai fini del punto 1.3, lettera f), se esternalizza una o più attività riguardanti il flusso dei dati o attività di controllo di cui al punto 1.1, la società svolge tutte le seguenti operazioni:

- a) verifica la qualità delle attività riguardanti il flusso di dati e delle attività di controllo esternalizzate conformemente al presente regolamento;
- b) indica parametri appropriati per i risultati dei processi esternalizzati e per i metodi utilizzati in tali processi;
- c) verifica la qualità dei risultati e dei metodi di cui alla lettera b);
- d) provvede affinché le attività esternalizzate siano svolte in maniera da far fronte ai rischi inerenti e ai rischi di controllo individuati nella valutazione dei rischi di cui al punto 1.1.

▼ M3

- 1.8. La società monitora l'efficacia del sistema di controllo, anche mediante esami interni e tenendo conto delle conclusioni del verificatore nel corso della verifica delle relazioni sulle emissioni e delle relazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

Se reputa che il sistema di controllo sia inefficace o non commisurato ai rischi individuati, la società si adopera per migliorarlo e per aggiornare il piano di monitoraggio o le procedure scritte a esso sottese per le attività riguardanti il flusso dei dati, le valutazioni dei rischi e le attività di controllo, se del caso.

2. Lacune nei dati

- 2.1. Se mancano i dati necessari per calcolare le emissioni di gas a effetto serra di una nave per una o più tratte, la società utilizza dati surrogati calcolati in base al metodo o ai metodi alternativi indicati nel piano di monitoraggio valutato dal verificatore e, se del caso, approvato dall'autorità di riferimento responsabile.

Se mancano i dati necessari per calcolare le emissioni di gas a effetto serra di una nave per una o più tratte e il piano di monitoraggio non contempla metodi di monitoraggio alternativi o fonti di dati alternative per corroborare i dati o colmare le lacune, la società si avvale di un metodo di stima adeguato per determinare dati surrogati di tipo conservativo per il relativo periodo di tempo e per il parametro mancante.

- 2.2. Qualora, per ragioni tecniche, risulti temporaneamente impossibile applicare il piano di monitoraggio valutato positivamente dal verificatore e, se del caso, approvato dall'autorità competente responsabile, la società applica un metodo basato sulle fonti di dati alternative contemplate nel piano di monitoraggio allo scopo di effettuare controlli di convalida, o, se il piano di monitoraggio non contempla alternative, un metodo alternativo che permetta di ottenere dati surrogati o una stima di tipo conservativo, fino a quando non siano ripristinate le condizioni per l'applicazione del piano di monitoraggio.

La società fa tutto il necessario per poter applicare quanto prima il piano di monitoraggio.

- 2.3. Se utilizza un metodo di stima (punto 2.1) o in presenza di uno scostamento temporaneo dal piano di monitoraggio (punto 2.2), la società elabora senza indugio una procedura scritta per evitare simili lacune nei dati in futuro e modifica il piano di monitoraggio conformemente all'articolo 7.

▼B*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) ► **M1** la data e l'ora di partenza e di arrivo da ormeggio a ormeggio sono riportate utilizzando l'ora di Greenwich (GMT/UTC). ◀ 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. ► **M1** La distanza percorsa è calcolata dal posto di ormeggio del porto di partenza al posto di ormeggio del porto di arrivo ed 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) ► **M1** per le navi ro-ro, il carico trasportato è definito come la massa del carico a bordo, calcolata come massa effettiva, oppure come il numero di unità di carico (autocarri, autovetture ecc.) o metri di corsia occupati moltiplicati secondo i valori predefiniti per il loro peso. ◀

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;

▼B

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 ► **M3** punto 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 ► **M3** punto 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 ► **M3** punti 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.

▼M3**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 combustibile per distanza, il consumo di combustibile per attività di trasporto, le emissioni di gas a effetto serra per distanza e le emissioni di gas a effetto serra per attività di trasporto, calcolati come segue:

consumo di combustibile per distanza = consumo totale annuo di combustibile/
distanza totale percorsa

consumo di combustibile per attività di trasporto = consumo totale annuo di
combustibile/attività di trasporto totale

emissioni di gas a effetto serra per distanza = emissioni totali annue di gas a
effetto serra/distanza totale percorsa

emissioni di gas a effetto serra per attività di trasporto = emissioni totali annue di
gas a effetto serra/attività di trasporto totale

Se del caso, le navi possono inoltre monitorare l'efficienza energetica media utilizzando i due indicatori di efficienza energetica seguenti: consumo di combustibile per tempo trascorso in mare ed emissioni di gas a effetto serra per tempo trascorso in mare, calcolati come segue:

consumo di combustibile per tempo trascorso in mare = consumo totale annuo
di combustibile/tempo totale trascorso in mare

▼ **M3**

emissioni di gas a effetto serra per tempo trascorso in mare = emissioni totali annue di gas a effetto serra/tempo totale trascorso in mare

Nel conformarsi a tali norme, le società possono anche scegliere di includere informazioni specifiche relative alla classe ghiaccio della nave e alla navigazione attraverso il ghiaccio, come pure altre informazioni relative al combustibile consumato e alle emissioni di gas a effetto serra, differenziando sulla base di altri criteri indicati nel piano di monitoraggio.

C. MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI TOTALI AGGREGATE DI GAS A EFFETTO SERRA DISCIPLINATE DALLA DIRETTIVA 2003/87/CE IN RELAZIONE ALLE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MARITTIMO E DELLE INFORMAZIONI CHE GIUSTIFICANO LE DEROGHE ALL'ARTICOLO 12, PARAGRAFO 3, DI TALE DIRETTIVA [ARTICOLO 10, LETTERA K)]

1. Norme per il monitoraggio su base annua delle emissioni totali aggregate di gas a effetto serra di una nave disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo di cui all'allegato I di tale direttiva, da comunicare a norma della medesima direttiva

Le società calcolano separatamente i quantitativi di ciascun gas a effetto serra e la somma totale di tali quantitativi, espressi in CO₂ equivalente.

Le società prendono in considerazione i quantitativi di ciascun tipo di combustibile consumato per le attività di trasporto marittimo che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE nel periodo durante il quale la nave era sotto la loro responsabilità per quanto riguarda gli obblighi imposti da tale direttiva.

Se del caso, le società effettuano i calcoli di cui ai punti da 1.1 a 1.7 nell'ordine indicato di seguito.

1.1. Principio generale

Ai fini del monitoraggio delle emissioni totali aggregate di gas a effetto serra della nave che devono essere comunicate a norma della direttiva 2003/87/CE, le società applicano le formule di cui all'allegato I, parte A, del presente regolamento, prendendo in considerazione i tipi di emissioni di gas a effetto serra disciplinati dalla suddetta direttiva.

1.2. Deroga al principio generale e uso dei fattori di emissione a norma dell'articolo 14 della direttiva 2003/87/CE

In deroga al punto 1.1, non si applicano le norme di cui all'allegato I, parte A, del presente regolamento concernenti la determinazione dei fattori di emissione di CO₂ se la società usa un combustibile conforme ai criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, con gli eventuali adeguamenti necessari previsti dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066. In questi casi il fattore di emissione di CO₂ della frazione di combustibile proveniente dalla biomassa è pari a zero.

In deroga al punto 1.1, non si applicano le norme di cui all'allegato I, parte A, del presente regolamento concernenti la determinazione dei fattori di emissione di CO₂ se la società usa RFNBO e carburanti derivanti dal carbonio riciclato. In questi casi il fattore di emissione di CO₂ è determinato conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066.

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

▼ **M3**

- 1.3. *Deroga al principio generale per le tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro*

Conformemente all'ambito geografico di applicazione di cui all'articolo 3 *octies bis* della direttiva 2003/87/CE, i quantitativi calcolati secondo i punti 1.1 e 1.2 della presente parte sono moltiplicati del 50 % se le emissioni di gas a effetto serra sono prodotte da una nave che effettua una tratta in partenza da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto di scalo al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, o una tratta in partenza da un porto di scalo al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro e in arrivo in un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

- 1.4. *Deroga al principio generale per le emissioni di CO₂ di cui all'articolo 12, paragrafi 3 bis e 3 ter, della direttiva 2003/87/CE*

In deroga al punto 1.1, se le emissioni di CO₂ rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3 *bis* o 3 *ter*, della direttiva 2003/87/CE, i quantitativi calcolati conformemente ai punti 1.1, 1.2 e 1.3 della presente parte sono moltiplicati per zero.

- 1.5. *Deroga al principio generale per le emissioni di gas a effetto serra di una tratta o di attività di cui all'articolo 12, paragrafo 3 -quinquies, 3 -quater o 3 -ter, della direttiva 2003/87/CE*

In deroga al punto 1.1, se le emissioni di gas a effetto serra rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3 -quinquies, 3 -quater o 3 -ter, della direttiva 2003/87/CE, i quantitativi calcolati conformemente ai punti da 1.1 a 1.4 della presente parte sono moltiplicati per zero.

- 1.6. *Calcolo delle emissioni totali aggregate di gas a effetto serra della nave che devono essere comunicate a norma della direttiva 2003/87/CE se la società desidera beneficiare della deroga di cui all'articolo 12, paragrafo 3 -sexies, di tale direttiva*

Le società che desiderano beneficiare della deroga per le navi di classe ghiaccio contemplate all'articolo 12, paragrafo 3 -sexies, lettera e), della direttiva 2003/87/CE detraggono il 5 % dai quantitativi calcolati secondo i punti da 1.1 a 1.5 della presente parte, se del caso.

- 1.7. *Calcolo delle emissioni totali aggregate di gas a effetto serra della nave che devono essere comunicate a norma della direttiva 2003/87/CE tenendo conto dell'articolo 3 octies ter di tale direttiva*

Relativamente alle emissioni per gli anni di riferimento 2024 e 2025, le società applicano ai quantitativi calcolati secondo i punti da 1.1 a 1.6 della presente parte le percentuali di introduzione graduale di cui all'articolo 3 *octies ter* della direttiva 2003/87/CE, se del caso. Per calcolare le emissioni totali aggregate di gas a effetto serra della nave che devono essere comunicate a norma della direttiva 2003/87/CE, le società sommano i quantitativi di ciascun gas.

2. **Monitoraggio delle informazioni necessarie per giustificare l'applicazione di eventuali deroghe all'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE**

- 2.1. Se le emissioni di gas a effetto serra rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3 -quinquies, 3 -quater o 3 -ter, della direttiva 2003/87/CE, le società monitorano, per il periodo durante il quale la nave è sotto la loro responsabilità, per ciascuna tratta e per ogni tipo di deroga contemplato dalle suddette disposizioni, 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 ciascun tipo di combustibile consumato, tenendo conto di quanto previsto al punto 1.2;

▼M3

- c) emissioni di gas a effetto serra, calcolate secondo i punti 1.1, 1.2 e 1.3;
 - d) distanza percorsa;
 - e) tempo trascorso in mare.
- 2.2. Se tutte le emissioni di gas a effetto serra prodotte da una nave in un periodo di riferimento rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3 *-quinquies*, 3 *-quater* o 3 *-ter*, della direttiva 2003/87/CE, e se, in base al suo calendario, la nave effettua oltre 300 tratte in tale periodo, la società non è tenuta a monitorare le informazioni di cui al punto 2.1 della presente parte per ciascuna tratta in relazione alla nave in questione durante il periodo di riferimento.
- 2.3. Se le emissioni di gas a effetto serra rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3 *-sexies*, della direttiva 2003/87/CE, le società forniscono informazioni relative alla classe ghiaccio della nave.

*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.