

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2016/2071 DELLA COMMISSIONE

del 22 settembre 2016

che modifica il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i metodi per il monitoraggio delle emissioni di anidride carbonica e le regole relative al monitoraggio delle altre informazioni pertinenti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2015/757 stabilisce norme per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica accurati delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altre informazioni pertinenti in relazione alle navi che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro, al fine di promuovere in modo efficace dal punto di vista dei costi la riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto marittimo.
- (2) L'allegato I del regolamento (UE) 2015/757 stabilisce i metodi per il monitoraggio delle emissioni di CO₂ in base al consumo di carburante. L'allegato II del regolamento (UE) 2015/757 stabilisce le regole per il «monitoraggio delle altre informazioni pertinenti».
- (3) L'allegato I, parte A, del regolamento (UE) 2015/757 dispone che le emissioni di CO₂ siano calcolate moltiplicando i fattori di emissione e il consumo di carburante determinato con i metodi di monitoraggio A (BDN e rilevamenti periodici del carburante presente nei serbatoi), B (monitoraggio dei serbatoi a bordo) e C (flussimetri per i processi di combustione applicabili) di cui alla parte B dello stesso allegato. La risoluzione dell'IMO ⁽²⁾ sugli orientamenti per il metodo di calcolo dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) raggiunto dalle nuove navi stabilisce una serie di valori predefiniti per i fattori di emissione dei carburanti standard utilizzati a bordo. Tali valori predefiniti possono essere utilizzati per calcolare le emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo. Imporre alle navi di applicare i suddetti valori predefiniti per monitorare e comunicare le emissioni di CO₂ conformemente all'allegato I del regolamento (UE) 2015/757 costituisce un approccio normativo lineare e assicura un'attuazione armonizzata.
- (4) I metodi di monitoraggio A, B e C servono per determinare la quantità di carburante rifornito (bunkeraggio) o la quantità di carburante rimasta nei serbatoi, convertendola da volume in massa utilizzando i valori della densità effettiva. A norma dell'allegato I, parte B, paragrafo 2, quinto comma, lettera c), le società che utilizzano il metodo di monitoraggio B possono determinare la densità effettiva in base alla densità misurata in un'analisi

⁽¹⁾ GUL 123 del 19.5.2015, pag. 55.

⁽²⁾ MEPC 245 (66) 2014.

svolta in un laboratorio accreditato per l'analisi del carburante, laddove disponibile. Se si offre questa possibilità anche alle società che utilizzano i metodi di monitoraggio A e C si assicura l'attuazione armonizzata dei tre metodi, in linea con la norma ISO 3675:1998 ⁽¹⁾. Si accolgono inoltre le prassi vigenti nel settore e si migliora la comparabilità del consumo di carburante monitorato secondo i tre metodi di cui sopra.

- (5) Il concetto «da ormeggio a ormeggio» chiarisce le disposizioni e introduce un criterio armonizzato per la determinazione esatta dei punti d'inizio e fine delle tratte. In tal modo si perfezionano i parametri utilizzati per monitorare il tempo trascorso in mare e la distanza percorsa, di cui all'allegato II, parte A, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2015/757, e si tiene conto delle prassi vigenti nel settore.
- (6) Gli orientamenti dell'IMO per l'uso volontario dell'indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI) ⁽²⁾ e la norma CEN EN 16258 (2012) ⁽³⁾ offrono alle navi ro-ro la possibilità di monitorare e comunicare il carico trasportato in base alla massa effettiva del carico. L'aggiunta di questo parametro a quelli di cui all'allegato II, parte A, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (UE) 2015/757 è intesa a tenere conto in modo più adeguato delle prassi vigenti nel settore e facilitare in tal modo il monitoraggio.
- (7) In linea con la prassi abituale della Commissione di consultare esperti durante la fase preparatoria degli atti delegati, nell'ambito del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (ESSF) è stato creato un sottogruppo preposto al monitoraggio del sistema MRV nel trasporto marittimo, composto da esperti degli Stati membri, del settore e della società civile. Il sottogruppo ha individuato l'esistenza di una serie di norme internazionali ed europee, regole internazionali e sviluppi scientifici e tecnici e ha raccomandato che il presente regolamento ne tenga conto. Il progetto di raccomandazioni del sottogruppo su tali aspetti è stato approvato dalla plenaria dell'ESSF il 28 giugno 2016.
- (8) Gli allegati I e II del regolamento (UE) 2015/757 dovrebbero quindi essere modificati di conseguenza,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati I e II del regolamento (UE) 2015/757 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 22 settembre 2016

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ISO 3675:1998 — Crude petroleum and liquid petroleum products — Laboratory determination of density — Hydrometer method.

⁽²⁾ MEPC.1/Circ. 684 IMO Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator.

⁽³⁾ Metodologia per il calcolo e la dichiarazione del consumo di energia e di emissioni di gas a effetto serra (GHG) dei servizi di trasporto (merci e passeggeri).

ALLEGATO

Gli allegati I e II del regolamento (UE) 2015/757 sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

a) la parte A è sostituita dalla seguente:

«A. CALCOLO DELLE EMISSIONI DI CO₂ (ARTICOLO 9)

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

consumo di carburante × fattore di emissione

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

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

Per i fattori di emissione dei carburanti utilizzati a bordo si applicano i seguenti valori predefiniti:

Tipo di carburante	Riferimento	Fattore di emissione (t-CO ₂ /t-carburante)
1. Diesel/gasolio	Qualità da DMX a DMB di cui alla norma ISO 8217	3,206
2. Olio combustibile leggero (LFO)	Qualità da RMA a RMD di cui alla norma ISO 8217	3,151
3. Olio combustibile pesante (HFO)	Qualità da RME a RMK di cui alla norma ISO 8217	3,114
4. Gas di petrolio liquefatto (GPL)	Propano	3,000
	Butano	3,030
5. Gas naturale liquefatto (LNG)		2,750
6. Metanolo		1,375
7. Etanolo		1,913

Si applicano fattori di emissione appropriati per i biocarburanti, i combustibili non fossili alternativi e altri carburanti per i quali non è specificato alcun valore predefinito.»;

b) la parte B è così modificata:

i) al punto 1, quinto comma, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) la densità misurata dal fornitore di carburante al momento del rifornimento e che figura sulla fattura o sulla BDN;»;

ii) al punto 1, quinto comma, è aggiunta la lettera seguente c):

«c) la densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato per l'analisi del carburante, laddove disponibile.»;

iii) al punto 3, quarto comma, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) la densità misurata dal fornitore di carburante al momento del rifornimento e che figura sulla fattura o sulla BDN;»;

iv) al punto 3, quarto comma, è aggiunta la lettera seguente c):

«c) la densità misurata in un'analisi svolta in un laboratorio accreditato per l'analisi del carburante, laddove disponibile.»

2) L'allegato II, parte A, punto 1 è così modificato:

a) alla lettera a), la prima frase è sostituita dalla seguente:

«la data e l'ora di partenza e di arrivo da ormeggio a ormeggio sono riportate utilizzando l'ora di Greenwich (GMT/UTC).»;

b) alla lettera b), l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

«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) alla lettera e), il primo comma è sostituito dal seguente:

«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.»
