

Gazzetta ufficiale

L 234

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

66° anno

22 settembre 2023

Sommario

I Atti legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE ⁽¹⁾** 1
- ★ **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 ⁽¹⁾** 48

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1806 della Commissione, del 20 settembre 2023, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese** 101
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1807 della Commissione, del 21 settembre 2023, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese ...** 103
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1808 della Commissione, del 21 settembre 2023, che stabilisce il modello per fornire informazioni in materia di pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta in relazione a gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero, ai sensi del regolamento (UE) 2022/2371 del Parlamento europeo e del Consiglio** 105

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

DECISIONI

- ★ **Decisione (UE) 2023/1809 della Commissione, del 14 settembre 2023, che stabilisce i criteri per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai prodotti igienici assorbenti e alle coppette mestruali riutilizzabili** [notificata con il numero C(2023) 6024] ⁽¹⁾ ... 142

- ★ **Decisione (UE) 2023/1810 della Commissione, del 19 settembre 2023, relativa a una richiesta di cumulo ampliato tra Cambogia e Vietnam, in conformità dell'articolo 56, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2015/2446, per quanto riguarda le norme di origine utilizzate ai fini del sistema di preferenze generalizzate a norma del regolamento delegato (UE) 2015/2446 per taluni materiali o parti utilizzati nella produzione di biciclette** 190

- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2023/1811 della Commissione, del 20 settembre 2023, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2020/1550 stabilendo il programma per il 2024 dei controlli della Commissione negli Stati membri per verificare l'applicazione della legislazione dell'Unione in materia di filiera agroalimentare** 196

REGOLAMENTI INTERNI E DI PROCEDURA

- ★ **Decisione n. 37-2023 della Corte dei conti europea relativa all'accesso del pubblici documenti della Corte** 200

Rettifiche

- ★ **Rettifica della decisione (PESC) 2023/432 del Consiglio, del 25 febbraio 2023, che modifica la decisione 2014/145/PESC concernente misure restrittive relative ad azioni che compromettono o minacciano l'integrità territoriale, la sovranità e l'indipendenza dell'Ucraina (GU L 100 del 13.4.2023)** 206

- ★ **Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2023/429 del Consiglio, del 25 febbraio 2023, che attua il regolamento (UE) n. 269/2014 concernente misure restrittive relative ad azioni che compromettono o minacciano l'integrità territoriale, la sovranità e l'indipendenza dell'Ucraina (GU L 100 del 13.4.2023)** 207

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2023/1804 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 13 settembre 2023

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ ha stabilito un quadro per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" evidenzia uno sviluppo disomogeneo delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento nell'Unione e carenze per quanto riguarda l'interoperabilità e la facilità d'uso. Nella medesima si rileva come l'assenza di una chiara metodologia comune per la fissazione di obiettivi e l'adozione di misure nell'ambito dei quadri strategici nazionali prescritti dalla direttiva 2014/94/UE abbia portato a una situazione in cui il livello di ambizione nella definizione degli obiettivi e nelle politiche di sostegno varia notevolmente da uno Stato membro all'altro. Tali differenze hanno ostacolato la realizzazione di una rete completa e globale di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'Unione.
- (2) Il diritto dell'Unione ha già fissato obiettivi per i combustibili rinnovabili. Ad esempio, la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ fissa l'obiettivo di una quota di mercato del 14 % per l'energia da fonti rinnovabili nei carburanti per il trasporto.

⁽¹⁾ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 138.

⁽²⁾ GU C 270 del 13.7.2022, pag. 38.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'11 luglio 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 25 luglio 2023.

⁽⁴⁾ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

⁽⁵⁾ 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).

- (3) I regolamenti (UE) 2019/631 ⁽⁶⁾ e (UE) 2019/1242 ⁽⁷⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio hanno già definito i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nonché di determinati veicoli pesanti nuovi. Tali regolamenti dovrebbero accelerare la diffusione, in particolare, dei veicoli a zero emissioni e creare così una domanda di infrastrutture di ricarica e di rifornimento. È importante che i regolamenti (UE) 2019/631 e (UE) 2019/1242 e il presente regolamento garantiscano un quadro coerente per l'utilizzo e la diffusione di combustibili alternativi nel trasporto su strada.
- (4) Il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per il trasporto aereo sostenibile e il regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾ dovrebbero promuovere la produzione e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili nel trasporto aereo e marittimo. Se da un lato le prescrizioni per l'uso di combustibili sostenibili per l'aviazione possono fare riferimento in larga misura all'infrastruttura di rifornimento già esistente, dall'altro sono necessari investimenti per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento. Il regolamento (UE) 2023/1805 stabilisce prescrizioni, in particolare per l'uso dell'alimentazione elettrica da terra, che possono essere rispettate solo se nei porti della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) è disponibile un livello adeguato di fornitura di energia elettrica da terra. Tali regolamenti, tuttavia, non contengono prescrizioni sull'infrastruttura per i combustibili, sebbene tali prescrizioni rappresentino una condizione preliminare per il conseguimento degli obiettivi.
- (5) È pertanto opportuno che tutti i modi di trasporti siano trattati in un unico atto giuridico che tenga conto dei vari combustibili alternativi. L'uso di tecnologie per gruppi propulsori a zero emissioni ha raggiunto diverse fasi di maturità nei vari modi di trasporto e nei diversi Stati membri. In particolare, nel settore stradale è in corso una rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria e dei veicoli ibridi plug-in. Sul mercato sono disponibili anche veicoli alimentati a idrogeno. Inoltre, attualmente nell'ambito di diversi progetti e di prime operazioni commerciali sono utilizzati navi alimentate a idrogeno e navi elettriche a batteria di minori dimensioni e treni alimentati a idrogeno, con la piena diffusione commerciale prevista per i prossimi anni. I settori dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili continuano invece a dipendere dai combustibili liquidi e gassosi, in quanto l'ingresso sul mercato di soluzioni di gruppi propulsori a basse emissioni e a zero emissioni è previsto indicativamente entro il 2030 o anche più tardi, in particolare per il settore dell'aviazione, e la commercializzazione completa avrà i suoi tempi. L'uso di combustibili fossili gassosi o liquidi è possibile solo se ben inserito in un chiaro percorso di decarbonizzazione in linea con l'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica dell'Unione, il che richiede un aumento della miscelazione o la sostituzione con combustibili rinnovabili come il biometano, i biocarburanti avanzati o i combustibili sintetici, paraffinici, liquidi e gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.
- (6) I suddetti biocarburanti e i combustibili sintetici e paraffinici, che sostituiranno diesel, benzina e carburanti per aerei, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime e miscelati con combustibili fossili in percentuali molto alte. Tali combustibili sono particolarmente importanti ai fini della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei settori del trasporto aereo e marittimo, per i quali si prevede che l'elettrificazione sarà più lenta. Dal punto di vista tecnico tali combustibili sono compatibili con l'attuale tecnologia dei veicoli, con lievi adattamenti. Inoltre, il metanolo rinnovabile può essere usato, tra l'altro, per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici potrebbero permettere di ridurre il ricorso alle fonti di combustibili fossili nel settore dei trasporti. Tutti questi combustibili possono essere distribuiti, immagazzinati e usati con l'infrastruttura esistente o, se necessario, con un'infrastruttura dello stesso tipo.
- (7) È probabile che il metano liquefatto continui a svolgere un ruolo nel trasporto marittimo, per il quale attualmente non sono disponibili tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni economicamente sostenibili. Tuttavia, il metano liquefatto proveniente da fonti fossili dovrebbe essere eliminato quanto prima nel trasporto marittimo e sostituito da alternative più sostenibili. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede che le navi adibite alla navigazione marittima a zero emissioni saranno pronte per il mercato entro il 2030 e i progetti relativi a tali navi sono già in corso. Dato il lungo ciclo di vita delle navi adibite alla navigazione marittima, si prevede che la conversione della flotta avverrà gradualmente. A differenza della situazione nel trasporto marittimo, nel trasporto per vie navigabili interne, caratterizzato in genere da navi di minori dimensioni e da distanze più brevi, le tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni, quali l'idrogeno e l'energia elettrica, stanno raggiungendo la maturità e

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

⁽⁸⁾ 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 (cfr. pag. 48 della presente Gazzetta ufficiale).

pertanto si prevede che il loro ingresso sul mercato sarà più rapido. Tuttavia, tali tecnologie di gruppi propulsori a zero emissioni potrebbero svolgere un ruolo importante per il trasporto marittimo, creando un'economia di scala per le soluzioni di propulsione a zero emissioni. Si prevede che il metano liquefatto non rivestirà più un ruolo di rilievo in tale settore. È necessario che carburanti per il trasporto quali il metano liquefatto siano sempre più decarbonizzati mediante miscelazione o sostituzione, ad esempio, con biometano liquefatto o elettrocarburanti sintetici gassosi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (e-gas). La stessa infrastruttura per tali combustibili decarbonizzati può essere usata per i combustibili fossili gassosi, consentendo così un graduale passaggio ai combustibili decarbonizzati.

- (8) Nel settore dei trasporti pesanti su strada, le tecnologie per gli autocarri alimentati con metano liquefatto hanno raggiunto la piena maturità. Gli scenari comuni su cui si basano la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e la comunicazione della Commissione del 17 settembre 2020 dal titolo "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa – Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini" ("piano per l'obiettivo climatico"), come pure gli scenari di modellizzazione riveduti del pacchetto "Pronti per il 55 %", suggeriscono un ruolo limitato per i combustibili gassosi che saranno sempre più decarbonizzati nel trasporto pesante su strada e in particolare nel segmento a lungo raggio. Inoltre, i veicoli alimentati a gas di petrolio liquefatto (GPL) e a gas naturale compresso (GNC), per i quali esiste già una rete di infrastrutture sufficiente in tutta l'Unione, dovrebbero essere gradualmente sostituiti da sistemi di gruppi propulsori a zero emissioni. Al fine di colmare le lacune ancora esistenti nelle reti principali è pertanto considerata necessaria unicamente una politica mirata, limitata alla realizzazione di un'infrastruttura per il metano liquefatto che consenta anche la fornitura di combustibili decarbonizzati.
- (9) Il presente regolamento dovrebbe fissare obiettivi minimi obbligatori per la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento accessibili al pubblico per i veicoli stradali.
- (10) Una stazione di ricarica è un'installazione fisica per la ricarica di veicoli elettrici. Ciascuna stazione di ricarica ha una potenza di uscita massima teorica, espressa in kW, e dispone di almeno un punto di ricarica in grado di ricaricare un solo veicolo alla volta. Il numero di punti di ricarica in una stazione di ricarica determina il numero di veicoli che possono essere ricaricati in un dato momento in tale stazione. Se in una stazione di ricarica sono ricaricati più veicoli in un dato momento, la potenza di uscita massima è distribuita per i diversi punti di ricarica in modo tale che la potenza fornita a ogni singolo punto di ricarica è inferiore alla potenza di uscita di tale stazione di ricarica. Un gruppo di stazioni di ricarica è costituito da una o più stazioni di ricarica situate in un luogo specifico, compresi, se del caso, gli appositi parcheggi adiacenti. Per quanto riguarda gli obiettivi fissati nel presente regolamento per i gruppi di stazioni di ricarica, la potenza di uscita minima prescritta per i gruppi di stazioni di ricarica potrebbe essere fornita da una o più stazioni di ricarica.
- (11) Fra i punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico rientrano ad esempio i punti privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico che sono ubicati in proprietà pubbliche o private, quali aree di parcheggio pubbliche o aree di parcheggio di supermercati. Un punto di ricarica o di rifornimento ubicato in una proprietà privata accessibile al pubblico dovrebbe essere considerato tale anche nei casi in cui l'accesso è limitato a un determinato gruppo generale di utenti, ad esempio clienti. I punti di ricarica o di rifornimento per i sistemi di *car sharing* (auto condivisa) dovrebbero essere considerati accessibili al pubblico solo se consentono esplicitamente l'accesso a utenti terzi. I punti di ricarica o di rifornimento ubicati in proprietà private il cui accesso è limitato a un gruppo ristretto e determinato di persone, come i parcheggi di un edificio per uffici ai quali hanno accesso solo i dipendenti o le persone autorizzate, non dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico.
- (12) Ai fini di una maggiore comodità dei consumatori, è importante che gli operatori dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico garantiscano che gli orari di apertura di tali punti e i tempi di attività dei loro servizi soddisfino pienamente le esigenze degli utenti finali.
- (13) La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici leggeri non è proceduta in modo omogeneo nell'Unione. Proseguendo con la disomogeneità dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico si comprometterebbe la diffusione dei veicoli elettrici leggeri, limitando in tal modo la connettività nell'Unione. Continue differenze di ambizioni e approcci politici a livello nazionale ostacolano la tanto necessaria transizione sostenibile del settore dei trasporti e non contribuiscono a creare la certezza a lungo termine che è necessaria per investimenti importanti sul mercato. È pertanto opportuno che siano stabiliti obiettivi minimi obbligatori per gli Stati membri a livello nazionale, che forniscano orientamenti politici e integrino i quadri strategici nazionali. Tale approccio dovrebbe combinare gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli con obiettivi basati sulla distanza per la TEN-T. Gli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli dovrebbero fare sì che alla diffusione di veicoli elettrici leggeri in ciascuno Stato membro corrisponda la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica sufficiente accessibile al pubblico. Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete TEN-T dovrebbero assicurare la piena copertura dei punti di ricarica lungo le principali reti stradali dell'Unione e garantire così la facilità e la continuità degli spostamenti in tutta l'Unione.

- (14) È opportuno fissare obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione al numero totale di veicoli elettrici immatricolati nello Stato membro in questione. Tali obiettivi dovrebbero essere fissati secondo una metodologia comune che tenga conto di sviluppi tecnologici quali l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici o un aumento del numero di punti di ricarica rapida, presso i quali si può ricaricare un numero più elevato di veicoli elettrici rispetto a un punto di ricarica di potenza standard in un dato periodo. Tale metodologia comune dovrebbe anche tenere in considerazione le diverse modalità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria e dei veicoli ibridi plug-in. Una metodologia che stabilisca obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione alla potenza di uscita massima totale dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico consentirebbe la flessibilità nell'attuazione di diverse tecnologie di ricarica negli Stati membri.
- (15) È auspicabile che l'attuazione degli obiettivi nazionali basati sul parco veicoli da parte degli Stati membri si traduca nell'installazione di un numero sufficiente di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo tale da garantire l'accessibilità dei punti di ricarica in tutto il loro territorio, in particolare presso le stazioni di trasporto pubblico quali i terminali portuali per passeggeri, gli aeroporti o le stazioni ferroviarie. L'installazione di tali punti di ricarica accessibili al pubblico è particolarmente importante nelle zone residenziali con una scarsità di parcheggi fuori strada e nelle zone in cui solitamente i veicoli restano parcheggiati per un tempo prolungato. Ai fini di una maggiore comodità dei consumatori dovrebbe inoltre essere installato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri, in particolare nell'ambito della rete TEN-T, così da garantire la piena connettività transfrontaliera e consentire ai veicoli elettrici di circolare in tutta l'Unione. È importante che la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico sia principalmente frutto di investimenti del mercato privato. Tuttavia, gli Stati membri, nel rispetto delle norme dell'Unione sugli aiuti di Stato, dovrebbero poter sostenere la realizzazione della necessaria infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico nei casi in cui a causa delle condizioni di mercato risulti necessario un sostegno pubblico prima che si realizzi un mercato pienamente competitivo.
- (16) A seconda delle circostanze specifiche in uno Stato membro, le prescrizioni in termini di livello di potenza di uscita totale fissa da fornire attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato in tale Stato membro potrebbero non essere più giustificate ove possano avere effetti negativi scoraggiando gli investimenti privati o, in particolare, creando un eccesso di offerta a medio termine. Il rischio di tali effetti negativi potrebbe derivare dall'installazione di un elevato numero di punti di ricarica privati. Le esigenze degli utenti o il tasso di utilizzo delle stazioni di ricarica accessibili al pubblico potrebbero essere inferiori rispetto alle ipotesi iniziali, con la conseguenza che la potenza di uscita totale disponibile attraverso le stazioni di ricarica accessibili al pubblico raggiungerebbe un livello sproporzionatamente elevato rispetto all'uso effettivo di tali stazioni. In tali casi, lo Stato membro interessato dovrebbe poter chiedere l'autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose rispetto a quelle stabilite nel presente regolamento in termini di livello di potenza di uscita totale o a cessare di applicare tali prescrizioni. Affinché lo Stato membro interessato possa presentare tale richiesta, la quota di veicoli elettrici leggeri a batteria rispetto al parco totale di veicoli leggeri immatricolati nello Stato membro dovrebbe aver raggiunto almeno il 15 % e lo Stato membro dovrebbe motivare debitamente la richiesta.
- (17) Nell'ambito del riesame del presente regolamento, è importante che la Commissione valuti la necessità di includere prescrizioni per le infrastrutture di ricarica delle biciclette elettriche a pedalata assistita e dei veicoli della categoria L come le biciclette elettriche a propulsione e i ciclomotori elettrici, e in particolare l'opportunità di dotare l'infrastruttura di ricarica di una presa di corrente domestica che consenta una facile ricarica di tali veicoli, dato che essi rappresentano un modo di trasporto che può contribuire a ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico.
- (18) I veicoli elettrici pesanti necessitano di un'infrastruttura di ricarica nettamente diversa rispetto ai veicoli elettrici leggeri. Tuttavia, attualmente nell'Unione è pressoché indisponibile un'infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti e occorre accelerarne la realizzazione. Un approccio combinato di obiettivi basati sulla distanza lungo la rete TEN-T, distinguendo adeguatamente tra la rete centrale TEN-T e la rete globale TEN-T, obiettivi per l'infrastruttura di ricarica notturna e obiettivi relativi ai nodi urbani dovrebbe fare in modo che in tutta l'Unione si realizzi una copertura sufficiente di infrastruttura accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti a sostegno del previsto aumento della quota di mercato di veicoli elettrici pesanti a batteria.

- (19) Al fine di garantire la piena connettività in tutta l'Unione, lungo la rete TEN-T dovrebbe essere installato un numero sufficiente di punti di ricarica rapida accessibili al pubblico per i veicoli pesanti. Occorre che tale infrastruttura disponga di una potenza di uscita sufficiente a consentire la ricarica del veicolo entro il periodo di interruzione obbligatorio per legge del lavoro del conducente. Al fine di tenere conto del tempo necessario per la pianificazione, la progettazione e l'attuazione dell'infrastruttura di ricarica, che potrebbe comportare l'estensione o l'ammodernamento della rete elettrica in determinate zone, l'acquisizione di terreni, autorizzazioni ambientali e, se necessario, l'aggiudicazione di appalti pubblici, e al fine di adattarsi alla progressiva diffusione dei veicoli elettrici pesanti, l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per tali veicoli dovrebbe essere realizzata in modo progressivo a partire dal 2025, in modo da coprire l'intera rete TEN-T entro il 2030.
- (20) Ai fini della realizzazione dell'infrastruttura di ricarica lungo la rete stradale TEN-T, tutte le stazioni di ricarica da installare lungo la rete stradale TEN-T dovrebbero essere ubicate sulla rete stessa o entro una distanza stradale di 3 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T.
- (21) Alcuni Stati membri stanno aggiornando le tratte della rete TEN-T per soddisfare le prescrizioni del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾. Nel fare ciò, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per garantire che le prescrizioni per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento lungo la rete TEN-T previste dal presente regolamento siano attuate in modo globale per evitare attivi non recuperabili e in modo da garantire un'attuazione coordinata del regolamento (UE) n. 1315/2013 e del presente regolamento.
- (22) Sono attualmente in via di elaborazione nuove norme relative alle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici pesanti. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la possibilità di aumentare la potenza di uscita singola delle stazioni di ricarica in ogni gruppo di stazioni quando saranno disponibili le nuove specifiche tecniche comuni.
- (23) L'infrastruttura di ricarica lungo la rete TEN-T dovrebbe essere integrata da un'infrastruttura di ricarica rapida accessibile al pubblico nei nodi urbani. Tale infrastruttura è necessaria in particolare al fine di offrire opportunità di ricarica agli autocarri utilizzati per le consegne e agli autocarri a lungo raggio giunti a destinazione. I punti di ricarica per i veicoli elettrici leggeri nelle aree urbane, tuttavia, dovrebbero rientrare nell'obiettivo nazionale basato sul parco veicoli. Oltre ai punti di ricarica rapida lungo la rete TEN-T e nei nodi urbani, i veicoli elettrici pesanti dovrebbero anche poter utilizzare l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico per la ricarica notturna situati nella rete di trasporto principale, a sostegno in modo specifico dell'elettrificazione del settore a lungo raggio.
- (24) Al fine di evitare investimenti sproporzionati rispetto ai volumi di traffico su alcune strade della rete TEN-T per le quali la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di disporre che un gruppo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico serva entrambe le direzioni di marcia, nel rispetto delle altre prescrizioni applicabili per un'unica direzione di marcia, in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di ricarica e numero di punti di ricarica nei gruppi di stazioni di ricarica. In alternativa, gli Stati membri dovrebbero poter ridurre la potenza di uscita totale dei gruppi di ricarica per i veicoli elettrici leggeri o i veicoli elettrici pesanti ubicati lungo la rete stradale TEN-T con bassi volumi di traffico rispettivamente dei veicoli elettrici leggeri o dei veicoli elettrici pesanti. Allo stesso scopo, gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la possibilità di consentire una distanza massima più elevata tra i gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri o i veicoli elettrici pesanti su strade della rete centrale TEN-T con volumi di traffico molto bassi.
- (25) Dato il carattere insulare di Cipro, l'assenza di collegamenti terrestri con altri Stati membri e il continente e l'estensione limitata della sua rete stradale TEN-T, il traffico pesante a lunga distanza che circola in tale Stato membro è limitato. Inoltre, dato il chilometraggio giornaliero limitato dei veicoli elettrici pesanti a Cipro, il loro fabbisogno di ricarica sarà soddisfatto principalmente da capacità di ricarica notturna in luoghi privati, quali i depositi. Cipro sarebbe pertanto soggetto a un obbligo sproporzionato e superfluo se dovesse soddisfare le prescrizioni stabilite nel presente regolamento riguardanti la copertura minima di gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti sul suo territorio in termini di livello di potenza di uscita totale di tali

⁽⁹⁾ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

gruppi di ricarica ubicati lungo la rete TEN-T e di distanza massima tra tali gruppi di stazioni di ricarica. Di conseguenza, Cipro dovrebbe poter presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose a tale riguardo, a condizione che tali prescrizioni meno rigorose non ostacolino la circolazione di veicoli elettrici pesanti in tale Stato membro.

- (26) Ci si aspetta che i proprietari di veicoli elettrici utilizzino in larga misura i punti di ricarica situati nei loro locali o nei parcheggi comuni di edifici residenziali e non residenziali. Quantunque la realizzazione di infrastrutture di canalizzazione e di punti di ricarica nei suddetti edifici sia disciplinata dalla direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾, è importante che gli Stati membri tengano conto della disponibilità di tali infrastrutture private in sede di pianificazione dell'installazione dei punti di ricarica accessibili al pubblico.
- (27) Per la ricarica notturna e a destinazione è altrettanto importante prevedere la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici pesanti in luoghi privati, quali i centri logistici e i depositi privati. Nel contesto dell'elaborazione dei quadri strategici nazionali riveduti, le autorità pubbliche dovrebbero valutare l'adozione di misure volte ad assicurare la disponibilità di un'infrastruttura adeguata alla ricarica notturna e a destinazione per veicoli elettrici pesanti.
- (28) In conformità con i principi enunciati nella comunicazione della Commissione del 23 marzo 2017 dal titolo "Quadro europeo di interoperabilità – Strategia di attuazione", la possibilità di sviluppare servizi digitali avanzati, comprese soluzioni di pagamento sulla base di un contratto, e di assicurare la trasparenza delle informazioni agli utenti con strumenti digitali dipende dall'installazione di punti di ricarica intelligenti e connessi digitalmente che sostengano la creazione di un'infrastruttura interoperabile e connessa digitalmente. Siffatti punti di ricarica intelligenti dovrebbero essere dotati di una serie di caratteristiche fisiche e specifiche tecniche (hardware e software) necessarie per inviare e ricevere dati in tempo reale e rendere possibile lo scambio di informazioni tra gli operatori del mercato che dipendono da tali dati per sviluppare appieno l'esperienza di ricarica, compresi i gestori dei punti di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità, le piattaforme di e-roaming, i gestori di sistemi di distribuzione e, in ultima analisi, gli utenti finali.
- (29) I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti nella direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹¹⁾ forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete elettrica e per incoraggiare un uso razionale dei servizi di ricarica. Fornendo una misurazione dell'energia in tempo reale e informazioni precise e trasparenti sui costi, i sistemi di misurazione intelligenti incoraggiano, in combinazione con i punti di ricarica intelligenti, la ricarica in periodi di scarsa domanda generale di energia elettrica e bassi prezzi dell'energia. Il ricorso a sistemi di misurazione intelligenti in combinazione con punti di ricarica intelligenti può ottimizzare la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e per l'utente finale. È opportuno che gli Stati membri incoraggino, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, l'uso di sistemi di misurazione intelligenti per la ricarica dei veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica accessibili al pubblico e provvedano affinché tali sistemi risultino in linea con le prescrizioni dell'articolo 20 della direttiva (UE) 2019/944.
- (30) Aumentando la quantità di veicoli elettrici utilizzati per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e altri modi di trasporto, le operazioni di ricarica dovranno necessariamente essere ottimizzate e gestite in modo che non si producano congestioni e così da sfruttare a pieno la disponibilità di energia elettrica rinnovabile e di prezzi bassi dell'energia elettrica della rete. In particolare, la ricarica intelligente può agevolare l'ulteriore integrazione dei veicoli elettrici nella rete elettrica, in quanto consente di gestire la domanda mediante aggregatori. L'integrazione nella rete può essere ulteriormente agevolata mediante la ricarica bidirezionale (*vehicle to grid*), mentre la ricarica intelligente e bidirezionale può anche ridurre i costi di ricarica per il consumatore. Tutti i punti di ricarica costruiti o ristrutturati dopo il 13 aprile 2024 dovrebbero pertanto supportare la ricarica intelligente. Inoltre, al fine di garantire l'interoperabilità dovrebbero essere adottati standard di comunicazione a sostegno della ricarica intelligente e bidirezionale.

⁽¹⁰⁾ Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).

⁽¹¹⁾ Direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che modifica la Direttiva 2012/27/UE (GU L 158 del 14.6.2019, pag. 125).

- (31) È necessario che lo sviluppo di un'infrastruttura collegata alla rete e non collegata alla rete (*on-grid e off-grid*) per i veicoli elettrici, l'interazione di tale infrastruttura con il sistema elettrico e i diritti e le responsabilità dei diversi soggetti del mercato della mobilità elettrica siano coerenti con i principi stabiliti dalla direttiva (UE) 2019/944. In tale contesto, i gestori dei sistemi di distribuzione dovrebbero cooperare in modo non discriminatorio con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico. L'accesso dei fornitori di energia elettrica dell'Unione ai punti di ricarica dovrebbe lasciare impregiudicate le deroghe previste dall'articolo 66 della direttiva (UE) 2019/944.
- (32) La realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate allo sviluppo ovvero all'esercizio dell'infrastruttura di ricarica. In considerazione della scarsa disponibilità di alternative per i punti di ricarica dei veicoli elettrici sulle autostrade, destano particolare preoccupazione le concessioni autostradali esistenti, come quelle per le stazioni di rifornimento convenzionali o le aree di sosta, in quanto possono essere di durata molto lunga o, talvolta, persino non avere una data di scadenza specifica. Al fine di prevenire la violazione degli spazi verdi come pure di limitare i costi di realizzazione e consentire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato, ove possibile e nel rispetto della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾, gli Stati membri dovrebbero cercare di aggiudicare in modo concorrenziale nuove concessioni specificamente per stazioni di ricarica nelle aree di sosta autostradali esistenti o nelle relative adiacenze.
- (33) La trasparenza dei prezzi è fondamentale per garantire la facilità e la fluidità della ricarica e del rifornimento. Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero essere accuratamente informati a proposito dei prezzi prima dell'inizio della sessione di ricarica o rifornimento. I prezzi dovrebbero essere comunicati in modo chiaro e strutturato, per consentire agli utenti finali di individuare le diverse componenti di prezzo addebitate dal gestore al momento di calcolare il prezzo di una sessione di ricarica o di rifornimento e prevedere il costo totale. I gestori delle stazioni di ricarica dovrebbero inoltre essere autorizzati ad addebitare tariffe supplementari al fine, tra l'altro, di evitare che il punto di ricarica sia bloccato dall'utilizzo da parte di altri utenti, purché tali tariffe siano chiaramente indicate e comunicate prima dell'inizio della sessione di ricarica. Il prezzo per la ricarica ad hoc, se indicato su un'apposita pagina web, dovrebbe essere chiaramente indicato sulla stessa pagina web utilizzata per il pagamento della sessione. Stabilire prescrizioni per gli operatori e i fornitori di servizi di mobilità offrirebbe garanzie e prevedibilità ai consumatori e contribuirebbe in tal modo ad assicurare la fiducia nelle fasi iniziali della diffusione della mobilità elettrica. Ciò incoraggerebbe inoltre la rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria e dei veicoli alimentati a idrogeno, che è essenziale per conseguire gli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione e le priorità indicate nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo "Il Green Deal europeo". I prezzi dovrebbero essere ragionevoli e non dovrebbero superare i costi sostenuti, maggiorati di un ragionevole margine di profitto. Tali prescrizioni sui prezzi lasciano impregiudicato il diritto degli Stati membri di determinare il prezzo unitario applicabile dell'energia elettrica addebitata da una stazione di ricarica a norma della direttiva 98/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾.
- (34) Con il tempo nascono nuovi servizi a sostegno dell'uso dei veicoli elettrici. Gli incentivi forniti dagli Stati membri e le misure vincolanti da essi adottate, come la capacità di roaming obbligatoria su punti di ricarica designati, hanno svolto un ruolo significativo nello sviluppo di tali nuovi servizi. I soggetti che erogano i nuovi servizi, tra cui i fornitori di servizi di mobilità, dovrebbero poter operare a condizioni di mercato eque. In particolare, i gestori dei punti di ricarica non dovrebbero accordare un trattamento indebitamente preferenziale ad alcuni fornitori di servizi di mobilità – ad esempio attraverso una differenziazione ingiustificata dei prezzi – che potrebbe ostacolare la concorrenza e comportare in ultima analisi un aumento dei prezzi per i consumatori. Al fine di garantire la transizione verso nuovi servizi e garantire agli utenti di tali veicoli di utilizzare facilmente e senza ostacoli le infrastrutture di ricarica in tutta l'Unione, è opportuno che gli Stati membri monitorino lo sviluppo del mercato della ricarica. In sede di riesame del presente regolamento, la Commissione dovrebbe adottare le misure resesi eventualmente necessarie a seguito di sviluppi del mercato quali limitazioni dei servizi per gli utenti finali, servizi che fuorviano i consumatori e ostacolano la trasparenza dei prezzi o pratiche commerciali che potrebbero restringere la concorrenza.
- (35) I veicoli alimentati a idrogeno presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti. La realizzazione di un'infrastruttura sufficiente di rifornimento di idrogeno è tuttavia essenziale per rendere possibile l'utilizzo su larga scala di veicoli alimentati a idrogeno, come previsto nella comunicazione della Commissione dell'8 luglio 2020 dal titolo "Strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra". Attualmente solo in pochi Stati membri sono installati punti di rifornimento di idrogeno, che sono per lo più inadatti ai veicoli pesanti. Per i veicoli alimentati a idrogeno è pertanto impossibile circolare in tutta l'Unione. Gli obiettivi di realizzazione

⁽¹²⁾ Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).

⁽¹³⁾ Direttiva 98/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 1998, relativa alla protezione dei consumatori in materia di indicazione dei prezzi dei prodotti offerti ai consumatori (GU L 80 del 18.3.1998, pag. 27).

obbligatori per i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero portare a una rete di punti di rifornimento di idrogeno nell'ambito della rete centrale TEN-T sufficientemente capillare da consentire la circolazione fluida di veicoli alimentati a idrogeno leggeri e pesanti in tutta l'Unione. Ai fini della realizzazione dell'infrastruttura di rifornimento di idrogeno lungo la rete TEN-T, tutte le stazioni di rifornimento di idrogeno da installare lungo la rete stradale TEN-T dovrebbero essere ubicate sulla rete stradale TEN-T o entro una distanza stradale di 10 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T.

- (36) Gli utenti di veicoli alimentati da combustibili alternativi dovrebbero poter effettuare la ricarica o il rifornimento ad hoc e pagare facilmente e agevolmente in tutti i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico, senza che sia necessario concludere un contratto con il gestore del punto di ricarica o di rifornimento o con un fornitore di servizi di mobilità. Pertanto, per la ricarica o il rifornimento ad hoc, tutti i punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico dovrebbero accettare strumenti di pagamento ampiamente utilizzati nell'Unione, in particolare pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento. Per quanto riguarda l'infrastruttura realizzata prima della data di applicazione del presente regolamento, l'applicazione di tali prescrizioni dovrebbe essere differita. È opportuno che tale metodo di pagamento ad hoc sia sempre disponibile per i consumatori, anche quando nel punto di ricarica o di rifornimento sono proposti pagamenti sulla base di un contratto.
- (37) Indipendentemente dalla marca del loro veicolo, gli utenti finali dovrebbero poter accedere alle stazioni di ricarica accessibili al pubblico e utilizzarle in modo semplice e non discriminatorio.
- (38) L'infrastruttura di trasporto dovrebbe consentire accessibilità e mobilità senza interruzioni per tutti gli utenti, ivi compresi gli anziani, le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità. In linea di principio, tanto l'ubicazione di tutte le stazioni di ricarica e di rifornimento quanto le stazioni di ricarica e di rifornimento stesse dovrebbero essere concepite in modo da essere accessibili e facili da usare da quante più persone possibile, in particolare dagli anziani, dalle persone a mobilità ridotta e dalle persone con disabilità. A tale fine sarebbe auspicabile ad esempio mettere a disposizione uno spazio sufficiente intorno al parcheggio, fare in modo che la stazione di ricarica non sia installata su una superficie rialzata nonché provvedere affinché i tasti o lo schermo della stazione di ricarica siano a un'altezza adeguata e i cavi di ricarica e di rifornimento siano di un peso tale da poter essere maneggiati agevolmente da persone con forza limitata. Inoltre, l'interfaccia utente delle relative stazioni di ricarica dovrebbe essere accessibile. In tal senso, è opportuno che alle infrastrutture di ricarica e di rifornimento si applichino i requisiti di accessibilità di cui alla direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾.
- (39) La sicurezza e la protezione degli utenti, in particolare nelle stazioni di ricarica non presidiate, potrebbero essere affrontate dotando le stazioni di ricarica di pulsanti di emergenza, mostrando le informazioni di contatto dei servizi di emergenza, garantendo un'illuminazione adeguata o mediante qualsiasi altra misura appropriata.
- (40) Il rifornimento dei veicoli alimentati a idrogeno dovrebbe poter avvenire a destinazione o in prossimità della stessa, che è solitamente ubicata in una zona urbana. Per garantire che il rifornimento a destinazione accessibile al pubblico sia possibile almeno nelle principali aree urbane, tali stazioni di rifornimento di idrogeno dovrebbero essere previste in tutti i nodi urbani quali definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013. Per i nodi urbani, le autorità pubbliche dovrebbero valutare la possibilità di realizzare stazioni di rifornimento di idrogeno all'interno di nodi intermodali, poiché tali nodi sono una destinazione tipica dei veicoli pesanti e potrebbero fornire idrogeno anche ad altri modi di trasporto, come quello ferroviario e la navigazione interna. Dovrebbe essere possibile tenere conto della possibilità di una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico situata all'interno di un nodo urbano per soddisfare la prescrizione TEN-T, a condizione che l'obiettivo di capacità sia raggiunto.
- (41) In questa fase iniziale di diffusione sul mercato sussistono ancora incertezze in merito alle tipologie di veicoli che saranno commercializzate e ai tipi di tecnologie che saranno maggiormente utilizzati. Nella strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra, il segmento pesante è stato individuato come quello più idoneo per la diffusione iniziale su larga scala di veicoli alimentati a idrogeno. È pertanto opportuno che l'infrastruttura di rifornimento di idrogeno sia incentrata inizialmente su tale segmento, pur consentendo anche il rifornimento di veicoli leggeri nelle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico. Per garantire l'interoperabilità, tutte le stazioni di idrogeno accessibili al pubblico dovrebbero quanto meno fornire idrogeno gassoso a 700 bar. La realizzazione dell'infrastruttura dovrebbe anche tenere conto della diffusione di nuove tecnologie, come la tecnologia dell'idrogeno liquido, che offrono maggiore autonomia per i veicoli pesanti e che si prevede che rappresenteranno l'opzione tecnologica preferita da alcuni costruttori di veicoli.

⁽¹⁴⁾ Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70).

- (42) Lo sviluppo di nuove tecnologie richiederà il coordinamento tra tutti i portatori di interessi. Ad esempio, l'impresa comune "Idrogeno pulito", istituita dal regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio ⁽¹⁵⁾, dovrebbe essere utilizzata anche per agevolare e mobilitare i finanziamenti privati in modo da poter conseguire i pertinenti obiettivi individuati nel presente regolamento.
- (43) Nell'Unione sono installati diversi punti di rifornimento di metano liquefatto, che già costituiscono la struttura di appoggio per la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto. È opportuno che la rete centrale TEN-T rimanga la base per la realizzazione dell'infrastruttura per il metano liquefatto, in quanto coincide con i principali flussi di traffico e consente la connettività transfrontaliera in tutta l'Unione. La direttiva 2014/94/UE ha raccomandato l'installazione di tali punti di rifornimento ogni 400 km lungo la rete centrale TEN-T. Tuttavia, l'esistenza di un numero limitato di lacune nella rete ha impedito il raggiungimento di tale obiettivo. Gli Stati membri dovrebbero raggiungere tale obiettivo e colmare le lacune restanti entro il 2025, dopo di che l'obiettivo dovrebbe cessare di applicarsi.
- (44) Ai fini del presente regolamento, il termine "metano liquefatto" dovrebbe essere inteso come "GNL, biogas liquefatto o metano liquefatto sintetico, comprese le miscele di tali combustibili". L'uso del termine definito "metano liquefatto" non modifica la definizione o la composizione dei combustibili distinti (GNL, biogas liquefatto o metano liquefatto sintetico), quali definiti in altri atti giuridici dell'Unione.
- (45) Le strutture per la fornitura di energia elettrica da terra, fisse o mobili, possono garantire alimentazione elettrica pulita al trasporto marittimo e alla navigazione interna e contribuire a ridurre l'impatto ambientale, sul clima e sulla salute delle navi adibite alla navigazione marittima e di quelle adibite alla navigazione interna, in particolare a livello di qualità dell'aria per le zone urbane circostanti i porti. A norma del regolamento (UE) 2023/1805, gli operatori di navi portacontainer e navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima devono ridurre la quantità di emissioni prodotte dalle loro navi ormeggiate a una banchina. Determinati obiettivi di realizzazione obbligatori dovrebbero far sì che il settore disponga di una fornitura di energia elettrica da terra sufficiente per le navi ormeggiate a una banchina in un porto marittimo della rete centrale TEN-T e in un porto marittimo della rete globale TEN-T al fine di rispettare tali prescrizioni. Pertanto, è importante stabilire obiettivi chiari per la realizzazione di infrastrutture di fornitura di energia elettrica da terra nei porti TEN-T. In considerazione del fatto che gli Stati membri dispongono di modelli di governance diversi per i porti, al fine di conseguire tali obiettivi, gli Stati membri dovrebbero poter decidere il modo migliore per realizzare le infrastrutture all'interno dei loro porti e nei diversi terminali in funzione delle loro esigenze. È importante che all'interno dei porti e, se del caso, tra terminali, siano realizzate infrastrutture laddove il rendimento massimo degli investimenti e il tasso di occupazione producano i maggiori benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di riduzione dell'inquinamento atmosferico.
- (46) La pianificazione, lo sviluppo e la realizzazione della fornitura di energia elettrica da terra per le navi adibite alla navigazione marittima richiedono un approccio coordinato per favorire l'incontro tra domanda e offerta. Pertanto, tutti i portatori di interessi, pubblici e privati, sia sulle navi che nei porti, nonché tutti gli altri operatori del mercato pertinenti, dovrebbero coordinarsi per consentire un funzionamento regolare su base quotidiana.
- (47) È importante evitare attivi non recuperabili e assicurarsi che gli investimenti pubblici e privati effettuati nel presente siano a prova di futuro e contribuiscano alla transizione verso la neutralità climatica come stabilito nel Green Deal europeo. La realizzazione della fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi deve essere considerata congiuntamente alla realizzazione attuale e futura di tecnologie alternative equivalenti di azzeramento delle emissioni di gas a effetto serra e di tecnologie non inquinanti, in particolare le tecnologie che consentono di ridurre le emissioni e l'inquinamento sia all'ormeggio che durante la navigazione.
- (48) Alle navi portacontainer e le navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima, ossia le categorie di navi che producono la maggiore quantità di emissioni mentre sono ormeggiate a una banchina, dovrebbe essere fornita in via prioritaria energia elettrica da terra. Al fine di tener conto delle caratteristiche di domanda energetica delle diverse navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima ormeggiate a una banchina, nonché delle caratteristiche operative dei porti, occorre distinguere tra, da un lato, le prescrizioni per navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima applicabili alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri e, dall'altro, quelle applicabili alle altre navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima.

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, del 19 novembre 2021, che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa che abroga i regolamenti (CE) n. 219/2007, (UE) n. 557/2014, (UE) n. 558/2014, (UE) n. 559/2014, (UE) n. 560/2014, (UE) n. 561/2014 e (UE) n. 642/2014 (GU L 427 del 30.11.2021, pag. 17).

- (49) Gli obiettivi di realizzazione obbligatori dovrebbero tenere conto dei tipi di navi alimentate e i volumi di traffico dei porti marittimi. Per evitare l'installazione di capacità destinata a essere sottoutilizzata, è opportuno che i porti marittimi con bassi volumi di traffico per determinate categorie di navi sulla base del numero medio annuo di scali non siano soggetti agli obiettivi di realizzazione obbligatori delle corrispondenti categorie di navi s. Analogamente, per evitare capacità sottoutilizzata e tenere conto delle caratteristiche operative dei porti, gli obiettivi obbligatori dovrebbero mirare a soddisfare non tanto la domanda massima, quanto piuttosto un volume sufficientemente elevato.
- (50) Nel determinare il numero di scali non dovrebbero essere presi in considerazione gli scali in porto di breve durata, gli scali in porto di navi che utilizzano tecnologie a emissioni zero, gli scali in porto non programmati per motivi di sicurezza o di salvataggio in mare, gli scali in porto in circostanze eccezionali che richiedono l'uso di generatori di energia a bordo, gli scali in porto in situazioni di emergenza che comportano un rischio immediato per la vita, la nave o l'ambiente o gli scali in porto per altri motivi di forza maggiore.
- (51) Il trasporto marittimo rappresenta un fattore importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole e delle regioni ultraperiferiche dell'Unione nonché per Ceuta e Melilla. La capacità di produzione di energia elettrica in tali isole, regioni e territori può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di energia elettrica da terra. Pertanto, tali isole, regioni e territori dovrebbero essere esentati dall'obbligo di garantire una fornitura di energia elettrica da terra salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o i paesi limitrofi, a seconda dei casi, o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia non fossili.
- (52) Entro il 2025 dovrebbe essere disponibile un numero appropriato di punti di rifornimento di metano liquefatto presso i porti marittimi della rete centrale TEN-T. La realizzazione di tale infrastruttura dovrebbe essere guidata dalla domanda del mercato. I punti di rifornimento di metano liquefatto includono terminali di metano liquefatto, serbatoi, semirimorchi cisterna, autocisterne, container mobili, navi e chiatte cisterna.
- (53) Gli impianti che forniscono energia elettrica da terra dovrebbero essere installati anche nei porti delle vie navigabili interne della rete TEN-T.
- (54) L'uso di una fornitura esterna di energia elettrica dovrebbe sostituire l'uso dei motori quando gli aeromobili stazionano negli aeroporti. In questo modo si dovrebbero ottenere una riduzione delle emissioni inquinanti e acustiche, un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione dell'impatto degli aeromobili sul cambiamento climatico. Pertanto, per tutte le operazioni di trasporto commerciale, dovrebbe essere prevista una fornitura esterna di energia elettrica quando gli aeromobili stazionano nelle postazioni con pontile o nelle postazioni remote presso gli aeroporti della rete TEN-T. La fornitura esterna di energia elettrica agli aeromobili potrebbe essere garantita mediante gruppi elettrogeni di terra fissi o mobili, sia nelle postazioni per aeromobili con pontile che nelle postazioni per aeromobili remote. Anche se gli aeromobili dovrebbero essere in grado di rifornirsi di energia elettrica da fonte esterna in tutte le postazioni per aeromobili con pontile e in tutte le postazioni per aeromobili remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale, non è necessario che ciascuna postazione sia dotata di un gruppo elettrogeno di terra fisso o mobile, poiché un unico gruppo elettrogeno di terra, fisso o mobile, può servire più postazioni ed essere installato per soddisfare le esigenze operative.
- (55) Nel garantire che gli aeromobili in stazionamento abbiano accesso a una fornitura di energia elettrica negli aeroporti, gli Stati membri dovrebbero, se del caso, promuovere la cooperazione del gestore aeroportuale con i prestatori di servizi di assistenza a terra e, a seconda dei casi, con gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza. Gli Stati membri dovrebbero in particolare farlo tramite il comitato degli utenti aeroportuali istituito a norma della direttiva 96/67/CE del Consiglio ⁽¹⁶⁾.
- (56) Gli Stati membri dovrebbero poter esentare gli aeroporti della rete TEN-T con meno di 10 000 movimenti di voli commerciali all'anno, calcolati come media nei tre anni precedenti, dall'obbligo di fornire energia elettrica agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni remote. In considerazione del numero di voli in questione, i costi di investimento e di manutenzione per la fornitura di energia elettrica alle postazioni remote degli aeromobili in tali aeroporti della rete TEN-T potrebbero non essere proporzionati ai vantaggi per l'ambiente, in particolare rispetto a investimenti più efficienti per far fronte alle emissioni di CO₂ degli aeroporti.

⁽¹⁶⁾ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

- (57) Conformemente alla direttiva 2014/94/UE, gli Stati membri hanno stabilito quadri strategici nazionali che delineano i loro obiettivi e piani per garantire il conseguimento degli obiettivi stessi. Le valutazioni dei quadri strategici nazionali e della direttiva 2014/94/UE hanno evidenziato la necessità di una maggiore ambizione e di un approccio più coordinato tra gli Stati membri in considerazione della prevista accelerazione nella diffusione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, in particolare dei veicoli elettrici. Per soddisfare le ambizioni del Green Deal europeo e conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di clima saranno inoltre necessarie alternative ai combustibili fossili in tutti i modi di trasporto. Gli attuali quadri strategici nazionali dovrebbero essere riveduti affinché illustrino chiaramente in che modo gli Stati membri riusciranno a soddisfare la ben maggiore necessità di infrastrutture di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico prevista dagli obiettivi obbligatori. I quadri strategici nazionali riveduti potrebbero anche riguardare i modi di trasporto per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori. Gli Stati membri dovrebbero riferire periodicamente sui progressi compiuti per quanto riguarda l'attuazione di tali quadri strategici nazionali riveduti.
- (58) Gli Stati membri dovrebbero altresì periodicamente valutare in che modo l'installazione e il funzionamento dei punti di ricarica permetterebbero ai veicoli elettrici di contribuire a una maggiore flessibilità del sistema energetico e al maggiore assorbimento dell'energia elettrica rinnovabile. Tale valutazione dovrebbe individuare le misure appropriate da attuare per garantire la coerenza della pianificazione dell'infrastruttura con la rispettiva pianificazione della rete al fine di soddisfare le prescrizioni del presente regolamento. Fatti salvi il regolamento (UE) 2019/943 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁷⁾ e la direttiva (UE) 2019/944, gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che la rete elettrica soddisfi la domanda di energia dell'infrastruttura di ricarica prevista dal presente regolamento. A tal fine gli Stati membri dovrebbero ammodernare e mantenere la rete elettrica in modo tale che sia in grado di gestire la domanda attuale e futura di energia elettrica da parte del settore dei trasporti.
- (59) È opportuno che i quadri strategici nazionali riveduti includano misure di sostegno in materia di sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, compreso lo sviluppo della necessaria infrastruttura per i combustibili alternativi da realizzarsi, in stretta collaborazione con le autorità regionali e locali e con il settore interessato, tenendo altresì conto delle esigenze delle piccole e medie imprese. I quadri strategici nazionali riveduti dovrebbero inoltre descrivere il quadro nazionale generale per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni e gli appalti relativi a tale infrastruttura e individuare gli eventuali ostacoli e le azioni che saranno intraprese per rimuoverli affinché la tempistica tra la realizzazione e il primo utilizzo dell'infrastruttura sia ragionevole e possa essere conseguita una più rapida realizzazione dell'infrastruttura. In sede di revisione dei quadri strategici nazionali è importante rispettare i principi generali della neutralità tecnologica e dell'efficienza energetica al primo posto. Gli Stati membri dovrebbero elencare tutte le misure adottate o previste.
- (60) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali riveduti degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri. Ciascuno Stato membro dovrebbe inoltre poter decidere di nominare un coordinatore nazionale per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi con il compito di sovrintendere al coordinamento nazionale e all'attuazione del quadro strategico nazionale.
- (61) Al fine di promuovere i combustibili alternativi e sviluppare la relativa infrastruttura, i quadri strategici nazionali dovrebbero fornire una panoramica dello stato dei lavori, delle prospettive e delle iniziative programmate volte alla promozione dei combustibili alternativi in settori difficili da decarbonizzare come l'aviazione, il trasporto marittimo, la navigazione interna e il trasporto ferroviario sulle tratte ferroviarie che non possono essere elettrificate. Gli Stati membri dovrebbero in particolare fornire, in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati, una panoramica dello stato dei lavori, delle prospettive e delle iniziative programmate per la decarbonizzazione della navigazione interna lungo la rete TEN-T. Si potrebbero inoltre elaborare strategie di decarbonizzazione a lungo termine per i porti della rete TEN-T e gli aeroporti della rete TEN-T, soprattutto per quanto concerne la realizzazione di infrastrutture per gli aeromobili e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, nonché per le linee ferroviarie che non saranno elettrificate. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento sulla base delle suddette strategie e tenendo conto dei dati nazionali sulle quote di mercato e di traffico nonché delle proiezioni di mercato, al fine di fissare ulteriori obiettivi obbligatori per tali settori.

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) 2019/943 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, sul mercato interno dell'energia elettrica (GU L 158 del 14.6.2019, pag. 54).

- (62) Lo sviluppo di tecnologie per i combustibili alternativi è importante anche per le ferrovie, dove l'elettrificazione diretta di una tratta ferroviaria potrebbe non essere possibile per motivi quali l'efficienza in termini di costi del servizio. Il settore ferroviario può passare dai treni diesel a diverse tecnologie disponibili, tra cui l'elettrificazione diretta, i treni alimentati a batteria e le applicazioni dell'idrogeno. Lo sviluppo di tali tecnologie comporta la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento adeguata negli Stati membri.
- (63) Per conseguire gli obiettivi obbligatori e attuare i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri dovrebbero avvalersi di un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e non regolamentari in stretta collaborazione con gli operatori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.
- (64) A norma della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁸⁾, agli autobus puliti e a zero emissioni sono riservate quote nazionali minime degli appalti pubblici, qualora utilizzino combustibili alternativi quali definiti nel presente regolamento. Dal momento che sempre più operatori e autorità di trasporto pubblico passano agli autobus puliti e a zero emissioni al fine di raggiungere tali obiettivi obbligatori, è importante che gli Stati membri includano la promozione e lo sviluppo mirati della necessaria infrastruttura di ricarica e di rifornimento per gli autobus come elemento chiave nei rispettivi quadri strategici nazionali. È altresì importante che gli Stati membri istituiscano e mantengano strumenti adeguati al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento per gli autobus anche per i parchi veicoli vincolati, in particolare per gli autobus puliti e a zero emissioni a livello locale.
- (65) Alla luce della crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e della crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno dell'Unione, è necessario fornire ai consumatori informazioni chiare e facilmente comprensibili sui combustibili disponibili presso le stazioni di rifornimento e sulla compatibilità dei loro veicoli con i diversi combustibili o punti di ricarica presenti sul mercato dell'Unione.
- (66) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sul prezzo dei diversi combustibili potrebbero rivestire un ruolo importante nel consentire ai consumatori di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. È pertanto opportuno indicare a scopo informativo il raffronto dei prezzi unitari di determinati combustibili alternativi e convenzionali, espresso come "prezzo del combustibile per 100 km", in tutte le stazioni di rifornimento interessate. Occorre chiarire ai consumatori che tale raffronto riguarda i prezzi medi dei combustibili nello Stato membro, che potrebbero differire dai prezzi effettivi praticati presso la stazione di rifornimento interessata. Inoltre, se del caso, la Commissione dovrebbe rivedere la direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁹⁾ per garantire che le informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove, come previsto da tale direttiva, tengano conto e rispecchino gli sviluppi relativi alla transizione verso combustibili alternativi.
- (67) È necessario fornire ai consumatori informazioni sufficienti per quanto riguarda l'ubicazione geografica, le caratteristiche e i servizi offerti presso i punti di ricarica e di rifornimento di combustibili alternativi accessibili al pubblico contemplati dal presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero pertanto provvedere affinché i gestori o i proprietari di punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico mettano a disposizione i relativi dati statici e dinamici. È opportuno stabilire prescrizioni sui tipi di dati per quanto concerne la disponibilità e l'accessibilità dei dati pertinenti relativi alla ricarica e al rifornimento, sulla base dei risultati dell'azione di sostegno al programma riguardante la raccolta di dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e i codici unici di identificazione relativi agli attori della mobilità elettrica ("IDACS"), che si è concluso nel 2022.
- (68) Il presente regolamento riguarda i tipi di dati necessari per il funzionamento di un mercato aperto e competitivo ed essenziali per consentire agli utenti finali di prendere decisioni informate sulle loro sessioni di ricarica e rifornimento, anche attraverso servizi di informazione di alta qualità sviluppati dai pertinenti operatori del mercato. Le prescrizioni in materia di tipi di dati di cui al presente regolamento dovrebbero applicarsi solo ai dati disponibili in un formato leggibile tramite un dispositivo informatico.

⁽¹⁸⁾ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

⁽¹⁹⁾ Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).

- (69) I dati dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale per l'adeguato funzionamento delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento. La qualità complessiva di un'infrastruttura per i combustibili alternativi che soddisfi le esigenze degli utenti è determinata dal formato, dalla qualità e dalla frequenza con cui tali dati sono resi disponibili. I dati dovrebbero inoltre essere accessibili secondo modalità analoghe in tutti gli Stati membri. Gli Stati membri dovrebbero mettere a disposizione i dati relativi all'infrastruttura per i combustibili alternativi sotto forma di dati aperti attraverso il loro punto di accesso nazionale, conformemente al regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione⁽²⁰⁾ e in conformità delle specifiche aggiuntive che sono complementari a quelle stabilite in tale regolamento delegato. Dovrebbe inoltre essere possibile fornire tali dati a un punto di accesso comune europeo che la Commissione dovrebbe istituire, il quale dovrebbe fungere da sportello unico di dati dell'Unione per i dati messi a disposizione dagli operatori nei punti di accesso nazionali. Il punto di accesso comune europeo dovrebbe basarsi, ove possibile, sulle strutture e funzioni esistenti dell'Osservatorio europeo dei combustibili alternativi (*European Alternative Fuels Observatory – EAFO*) in collaborazione con il sistema informativo TENtec o, ad esempio, essere reso accessibile attraverso un apposito portale web. Il punto di accesso comune europeo dovrebbe consentire agli utenti dei dati di accedere facilmente ai dati, confrontare le informazioni sui prezzi e ottenere informazioni sulle caratteristiche dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali l'accessibilità, la disponibilità o la potenza.
- (70) È fondamentale che tutti gli attori del settore della mobilità elettrica possano interagire facilmente attraverso strumenti digitali per offrire agli utenti finali la migliore qualità del servizio. Tale interazione richiede identificativi unici per i soggetti coinvolti nella catena del valore. A tal fine, tutti gli Stati membri dovrebbero istituire un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Organisation – IDRO*) per l'emissione e la gestione di codici unici di identificazione ("ID") con l'obiettivo di identificare come minimo i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità. Ogni IDRO dovrebbe raccogliere informazioni sui codici ID di mobilità elettrica già in uso nel proprio Stato membro, assegnare ove necessario nuovi codici ID di mobilità elettrica ai gestori dei punti di ricarica e ai fornitori di servizi di mobilità secondo una logica comune concordata a livello dell'Unione per la strutturazione dei codici ID di mobilità elettrica e consentire lo scambio di tali codici e la verifica della loro unicità nell'ambito di un potenziale futuro archivio comune di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Repository – IDRR*). La Commissione dovrebbe formulare orientamenti tecnici sull'istituzione di tali organizzazioni, basandosi sui risultati dell'IDACS.
- (71) È opportuno che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee o internazionali. Le organizzazioni europee di normazione dovrebbero adottare norme europee conformemente all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²¹⁾. È importante che tali norme si basino su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale. A tal fine è importante che i processi di normazione europea per l'infrastruttura di ricarica e rifornimento procedano in modo rapido, sostenendo il tempestivo rispetto del calendario necessario per la pianificazione, le gare d'appalto e la costruzione delle infrastrutture richieste a norma del presente regolamento. È altresì importante avviare o accelerare i processi di normazione per un'infrastruttura di ricarica armonizzata a livello dell'Unione per la ricarica in stazionamento e dinamica.
- (72) Il trasporto marittimo e la navigazione interna necessitano di nuove norme per facilitare e consolidare l'ingresso sul mercato dei combustibili alternativi, in relazione alla fornitura di energia elettrica e al bunkeraggio di idrogeno, metanolo e ammoniaca, nonché di norme per lo scambio di comunicazioni tra le navi e l'infrastruttura.
- (73) L'Organizzazione marittima internazionale (*International Maritime Organization – IMO*) elabora, nel settore del trasporto marittimo, norme in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente uniformi e riconosciute a livello internazionale. Occorre evitare conflitti con le norme internazionali, considerata la natura globale del trasporto marittimo. Pertanto l'Unione dovrebbe garantire la coerenza delle specifiche tecniche per il trasporto marittimo adottate in conformità del presente regolamento con le norme internazionali adottate dall'IMO.

⁽²⁰⁾ Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).

⁽²¹⁾ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

- (74) Nell'applicazione del presente regolamento è opportuno che la Commissione consulti i pertinenti gruppi di esperti, in particolare il forum per i trasporti sostenibili (FTS) e il forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (*European Sustainable Shipping Forum – ESSF*). Tale consultazione di esperti è di particolare importanza quando la Commissione intende adottare atti delegati o di esecuzione a norma del presente regolamento.
- (75) Quello dell'infrastruttura per i combustibili alternativi è un settore in rapida evoluzione. La mancanza di specifiche tecniche comuni costituisce un ostacolo alla nascita di un mercato unico dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. È pertanto necessario stabilire specifiche tecniche comuni per i settori in cui siffatte specifiche sono necessarie ma ancora non esistono. Tali specifiche tecniche dovrebbero in particolare contemplare la comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica come pure quella tra il punto di ricarica e il sistema di gestione del software di ricarica (back-end), la comunicazione relativa al servizio di roaming del veicolo elettrico e la comunicazione con la rete elettrica, garantendo nel contempo il più elevato livello di protezione in materia di cibersicurezza e di protezione dei dati personali dei clienti finali. È anche necessario stabilire un quadro di governance adeguato e i ruoli dei diversi soggetti coinvolti nel settore della comunicazione fra i veicoli e la rete. Occorre inoltre tenere conto degli sviluppi tecnologici emergenti, quali i sistemi stradali elettrici, in particolare l'alimentazione elettrica dinamica da linee aeree attraverso un pantografo, l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici e l'alimentazione elettrica induttiva attraverso bobine nel manto stradale. Per quanto riguarda la fornitura di dati, è necessario che ulteriori tipi di dati, quali i dati relativi all'esistenza di strutture che offrono servizi associati agli utenti finali, i dati relativi ai metodi di pagamento accettati, i dati relativi alle lingue disponibili sull'infrastruttura e i dati relativi alla fornitura di servizi di ricarica intelligenti e bidirezionali, siano aggiunti ai dati sulla ricarica accessibile al pubblico.
- (76) Al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori specifiche tecniche e di modificarlo aggiungendo ulteriori tipi di dati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni per un'interfaccia comune per programmi applicativi al fine di consentire uno scambio automatizzato e uniforme di dati tra i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico e gli utenti dei dati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016 ⁽²²⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (77) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'elaborazione di disposizioni in materia di etichettatura, il formato, la frequenza e la qualità dei dati relativi ai punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico che devono essere resi disponibili e accessibili a norma del presente regolamento nonché la procedura che consente tale disponibilità e accessibilità. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²³⁾.
- (78) Il mercato dei combustibili alternativi, in particolare quelli a zero emissioni, è ancora nelle prime fasi di sviluppo e la tecnologia è in rapida evoluzione. Tale sviluppo può verosimilmente incidere sulla domanda di combustibili alternativi e, di conseguenza, della relativa infrastruttura in tutti i modi di trasporto. È pertanto opportuno che, entro il 31 dicembre 2024, la Commissione presenti una relazione sulla maturità tecnologica e di mercato per i veicoli pesanti. Tale relazione dovrebbe tenere conto delle prime indicazioni delle preferenze del mercato nonché dello sviluppo tecnologico e dello sviluppo delle specifiche tecniche. Entro il 31 dicembre 2026, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione dovrebbe sottoporre il presente regolamento a riesame.

⁽²²⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽²³⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (79) Dal momento che il presente regolamento comporterà ulteriori adeguamenti e costi amministrativi, l'onere normativo complessivo per i settori contemplati dal presente regolamento dovrebbe essere oggetto di un attento riesame. In tale contesto, nella relazione di valutazione del funzionamento del presente regolamento la Commissione dovrebbe valutare in che misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura quest'ultimo abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri pertinenti atti giuridici dell'Unione, comprese eventuali azioni e misure che sono state adottate o potrebbero essere adottate per ridurre la pressione dei costi totali sui settori interessati.
- (80) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire garantire la realizzazione nell'Unione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi, in particolare per i veicoli stradali, i treni, le navi e gli aeromobili in stazionamento, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, essendo necessario garantire la mobilità in tutta l'Unione dei veicoli alimentati da combustibili alternativi, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (81) È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2014/94/UE. I regolamenti delegati (UE) 2019/1745⁽²⁴⁾ e (UE) 2021/1444⁽²⁵⁾ della Commissione stabiliscono specifiche tecniche non datate per taluni tipi di infrastrutture per i combustibili alternativi e tali specifiche sono ora datate e figurano nell'allegato II del presente regolamento. Di conseguenza, anche tali regolamenti delegati dovrebbero essere abrogati,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce obiettivi nazionali obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi nell'Unione per i veicoli stradali, i treni, le navi e gli aeromobili in stazionamento. Stabilisce specifiche tecniche comuni e prescrizioni in materia di informazioni per gli utenti, fornitura di dati e modalità di pagamento applicabili all'infrastruttura per i combustibili alternativi.
2. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme relative ai quadri strategici nazionali di cui all'articolo 14 che gli Stati membri sono tenuti ad adottare, comprese norme relative alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei settori per i quali non sono fissati obiettivi obbligatori a livello dell'Unione e alla comunicazione sulla realizzazione di tale infrastruttura.
3. Il presente regolamento istituisce un meccanismo di comunicazione per incoraggiare la cooperazione e garantisce un solido monitoraggio dei progressi. Il meccanismo di comunicazione assume la forma di un processo strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto dei quadri strategici nazionali, tenendo conto delle strategie locali e regionali esistenti per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, alla loro successiva attuazione e alla corrispondente azione della Commissione al fine di promuovere una realizzazione coerente e più rapida dell'infrastruttura per i combustibili alternativi negli Stati membri.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "accessibilità dei dati": la possibilità di chiedere e ottenere dati in qualsiasi momento in formato leggibile tramite un dispositivo informatico;

⁽²⁴⁾ Regolamento delegato (UE) 2019/1745 della Commissione, del 13 agosto 2019, che integra e modifica la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna, l'approvvigionamento di idrogeno per il trasporto su strada e l'approvvigionamento di gas naturale per il trasporto su strada e per vie navigabili e che abroga il regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione (GU L 268 del 22.10.2019, pag. 1).

⁽²⁵⁾ Regolamento delegato (UE) 2021/1444 della Commissione, del 17 giugno 2021, che integra la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative ai punti di ricarica per autobus elettrici (GU L 313 del 6.9.2021, pag. 1).

- 2) "prezzo ad hoc": il prezzo praticato da un gestore di un punto di ricarica o di rifornimento a un utente finale per la ricarica o il rifornimento ad hoc;
- 3) "lungo la rete stradale TEN-T":
 - a) per le stazioni di ricarica elettrica: ubicate sulla rete stradale TEN-T o entro una distanza stradale di 3 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T; e
 - b) per le stazioni di rifornimento di idrogeno: ubicate sulla rete stradale TEN-T o entro una distanza stradale di 10 km dall'uscita più vicina di una strada TEN-T;
- 4) "combustibili alternativi": combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nell'energia utilizzata per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e a migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, ivi compresi:
 - a) "combustibili alternativi per veicoli, treni, navi o aeromobili a zero emissioni":
 - energia elettrica,
 - idrogeno,
 - ammoniacca;
 - b) "combustibili rinnovabili":
 - combustibili da biomassa, compresi i biogas, e biocarburanti quali definiti, rispettivamente, all'articolo 2, punti 27), 28) e 33), della direttiva (UE) 2018/2001,
 - combustibili sintetici e paraffinici, compresa l'ammoniaca, prodotti da energia rinnovabile;
 - c) "combustibili alternativi non rinnovabili e combustibili fossili di transizione":
 - gas naturale in forma gassosa (gas naturale compresso – GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto – GNL),
 - gas di petrolio liquefatto (GPL),
 - combustibili sintetici e paraffinici prodotti da energia non rinnovabile;
- 5) "postazione con pontile": una postazione in un'area designata del piazzale dell'aeroporto dotata di un pontile di imbarco;
- 6) "postazione remota": una postazione in un'area designata del piazzale dell'aeroporto non dotata di un pontile d'imbarco;
- 7) "aeroporto della rete centrale TEN-T o aeroporto della rete globale TEN-T": un aeroporto quale presente nell'elenco e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 8) "autenticazione automatica": l'autenticazione di un veicolo presso un punto di ricarica mediante il connettore di ricarica o la telematica;
- 9) "disponibilità dei dati": l'esistenza di dati in formato digitale leggibile tramite un dispositivo informatico;
- 10) "veicolo elettrico a batteria": un veicolo elettrico alimentato esclusivamente dal motore elettrico, senza fonte secondaria di propulsione;
- 11) "ricarica bidirezionale": un'operazione di ricarica intelligente nel cui ambito la direzione del flusso di energia elettrica può essere invertita, facendo sì che l'energia elettrica fluisca dalla batteria al punto di ricarica al quale è collegata;
- 12) "connettore": l'interfaccia fisica tra il punto di ricarica o di rifornimento e il veicolo attraverso la quale avviene lo scambio di combustibile o di energia elettrica;
- 13) "trasporto aereo commerciale": il trasporto aereo commerciale quale definito all'articolo 3, punto 24), del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁶⁾;
- 14) "nave portacontainer": una nave adibita esclusivamente al trasporto di container nelle stive e sul ponte;

⁽²⁶⁾ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

- 15) "pagamento sulla base di un contratto": un pagamento per un servizio di ricarica o di rifornimento da parte dell'utente finale a un fornitore di servizi di mobilità sulla base di un contratto concluso tra tale utente finale e tale fornitore di servizi di mobilità;
- 16) "utente dei dati": un'autorità pubblica, un'autorità stradale, un operatore stradale, un gestore di punti di ricarica e di rifornimento, un'organizzazione di ricerca o non governativa, un fornitore di servizi di mobilità, una piattaforma di e-roaming, un fornitore di mappe digitali o qualsiasi altro soggetto interessato a utilizzare i dati per fornire informazioni, creare servizi o svolgere ricerche o analisi in relazione a un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
- 17) "punto di ricarica connesso digitalmente": un punto di ricarica che può inviare e ricevere informazioni in tempo reale, comunicare in modo bidirezionale con la rete elettrica e il veicolo elettrico ed essere monitorato e controllato a distanza, anche per avviare e interrompere la sessione di ricarica e misurare i flussi di energia elettrica;
- 18) "gestore del sistema di distribuzione": un gestore del sistema di distribuzione quale definito all'articolo 2, punto 29), della direttiva (UE) 2019/944;
- 19) "distributore": un distributore quale definito all'articolo 3, punto 43), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁷⁾;
- 20) "dati dinamici": dati che cambiano spesso o periodicamente;
- 21) "sistema stradale elettrico": un'installazione fisica lungo una strada che trasferisce energia elettrica a un veicolo elettrico mentre il veicolo è in movimento;
- 22) "veicolo elettrico": un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore comprendente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;
- 23) "fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento": la fornitura di energia elettrica agli aeromobili quando stazionano in una postazione con pontile o in una postazione remota, effettuata attraverso un'interfaccia fissa o mobile standardizzata;
- 24) "utente finale": una persona fisica o giuridica che acquista un combustibile alternativo per l'uso diretto in un veicolo;
- 25) "e-roaming": lo scambio di dati e pagamenti tra il gestore di un punto di ricarica o di rifornimento e un fornitore di servizi di mobilità dal quale un utente finale acquista un servizio di ricarica o di rifornimento;
- 26) "piattaforma di e-roaming": una piattaforma che collega fra loro gli operatori del mercato, in particolare i fornitori di servizi di mobilità e i gestori dei punti di ricarica o di rifornimento, per consentire la prestazione di servizi tra gli stessi, compreso l'e-roaming;
- 27) "norma europea": una norma europea quale definita all'articolo 2, punto 1), lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 28) "aviazione generale": tutte le operazioni dell'aviazione civile diverse dai servizi aerei di linea e dalle operazioni di trasporto aereo non di linea a fronte di un corrispettivo o in locazione;

⁽²⁷⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

- 29) "stazza lorda" ("*gross tonnage*" – GT): la stazza lorda quale definita all'articolo 3, lettera e), del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁸⁾;
- 30) "veicolo pesante": un veicolo a motore della categoria M₂ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto ii), un veicolo a motore della categoria M₃ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto iii), un veicolo a motore della categoria N₂ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto ii), o un veicolo a motore della categoria N₃ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) 2018/858;
- 31) "punto di ricarica di potenza elevata": un punto di ricarica con una potenza di uscita superiore a 22 kW per il trasferimento di energia elettrica a un veicolo elettrico;
- 32) "unità veloce da passeggeri": un'unità veloce da passeggeri quale definita alla regola 1 del capitolo X della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (SOLAS 74), che trasporta più di 12 passeggeri;
- 33) "veicolo leggero": un veicolo a motore della categoria M₁ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), o un veicolo a motore della categoria N₁ quale descritto all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;
- 34) "metano liquefatto": GNL, biogas liquefatto o metano liquefatto sintetico, comprese le miscele di tali combustibili;
- 35) "costruttore": un costruttore quale definito all'articolo 3, punto 40), del regolamento (UE) 2018/858;
- 36) "fornitore di servizi di mobilità": una persona giuridica che fornisce servizi a un utente finale a fronte di un corrispettivo, compresa la vendita di servizi di ricarica o di rifornimento;
- 37) "punto di ricarica di potenza standard": un punto di ricarica con una potenza di uscita pari o inferiore a 22 kW per il trasferimento di energia elettrica a un veicolo elettrico;
- 38) "punto di accesso nazionale": un'interfaccia digitale istituita da uno Stato membro che costituisce un punto di accesso unico ai dati;
- 39) "gestore di un punto di ricarica": il soggetto responsabile della gestione e del funzionamento di un punto di ricarica che fornisce un servizio di ricarica a utenti finali, anche in nome e per conto di un fornitore di servizi di mobilità;
- 40) "gestore di un punto di rifornimento": il soggetto responsabile della gestione e del funzionamento di un punto di rifornimento che fornisce un servizio di rifornimento a utenti finali, anche in nome e per conto di un fornitore di servizi di mobilità;
- 41) "nave da passeggeri": una nave che trasporta più di 12 passeggeri, comprese le navi da crociera, le unità veloci da passeggeri e le navi ro-ro da passeggeri;
- 42) "servizio di pagamento": un servizio di pagamento quale definito all'articolo 4, punto 3), della direttiva (UE) 2015/2366 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁹⁾;
- 43) "veicolo ibrido plug-in": un veicolo elettrico dotato di un motore a combustione convenzionale combinato con un sistema di propulsione elettrica che può essere ricaricato da una fonte di energia elettrica esterna;
- 44) "potenza di uscita": la potenza massima teorica, espressa in kW, che un punto, una stazione o un gruppo di stazioni di ricarica o un'installazione per la fornitura di energia elettrica da terra può fornire a veicoli o navi collegati a tale punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica o a tale installazione;
- 45) "infrastruttura per i combustibili alternativi accessibile al pubblico": un'infrastruttura per i combustibili alternativi ubicata in un sito o in locali aperti al pubblico generale, indipendentemente dal fatto che si trovi in una proprietà pubblica o privata, che si applichino limitazioni o vengano condizioni per l'accesso al sito o al locale e indipendentemente dalle condizioni d'uso ad essa applicabili;
- 46) "codice di risposta rapida" (codice QR): la codifica e la visualizzazione dei dati conformemente alla norma ISO/IEC 18004:2015;

⁽²⁸⁾ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

⁽²⁹⁾ Direttiva (UE) 2015/2366 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai servizi di pagamento nel mercato interno, che modifica le direttive 2002/65/CE, 2009/110/CE e 2013/36/UE e il regolamento (UE) n. 1093/2010, e abroga la direttiva 2007/64/CE (GU L 337 del 23.12.2015, pag. 35).

- 47) "ricarica ad hoc": un servizio di ricarica acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale con il gestore del punto ricarica che vada al di là del mero acquisto del servizio di ricarica;
- 48) "punto di ricarica": un'interfaccia fissa o mobile, collegata o meno alla rete, per il trasferimento di energia elettrica a un veicolo elettrico che, sebbene possa disporre di uno o più connettori per permettere l'uso di diversi tipi di connettori, è in grado di ricaricare un solo veicolo elettrico alla volta; sono esclusi i dispositivi con una potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW la cui funzione principale non sia quella della ricarica di veicoli elettrici;
- 49) "punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica per veicoli leggeri": un punto, una stazione o un gruppo di stazioni di ricarica adibiti alla ricarica di veicoli leggeri in base a una configurazione specifica di connettori/spine o alla configurazione del parcheggio adiacente al punto, alla stazione o al gruppo di stazioni, o a entrambi i fattori;
- 50) "punto, stazione o gruppo di stazioni di ricarica per veicoli pesanti": un punto, una stazione o un gruppo di stazioni di ricarica adibiti alla ricarica di veicoli pesanti in base a una configurazione specifica di connettori/spine o alla configurazione del parcheggio adiacente al punto, alla stazione o al gruppo di stazioni, o ad entrambi i fattori;
- 51) "gruppo di stazioni di ricarica": una o più stazioni di ricarica situate in un luogo specifico;
- 52) "stazione di ricarica": un'installazione fisica situata in un luogo specifico, costituita da uno o più punti di ricarica;
- 53) "servizio di ricarica": la vendita o la fornitura di energia elettrica, comprensiva dei relativi servizi, attraverso un punto di ricarica accessibile al pubblico;
- 54) "sessione di ricarica": l'intero processo di ricarica di un veicolo che si svolge in un punto di ricarica accessibile al pubblico dal momento in cui il veicolo è collegato al momento in cui è scollegato;
- 55) "rifornimento ad hoc": un servizio di rifornimento acquistato da un utente finale senza che questi debba registrarsi, concludere un contratto scritto o instaurare un rapporto commerciale con il gestore del punto di rifornimento che vada al di là del mero acquisto del servizio di rifornimento;
- 56) "punto di rifornimento": un impianto di rifornimento per la fornitura di combustibili liquidi o gassosi, mediante un'installazione fissa o mobile, in grado di ricaricare un solo veicolo, un solo treno, una sola nave o un solo aeromobile alla volta;
- 57) "servizio di rifornimento": la vendita o la fornitura di combustibili liquidi o gassosi attraverso un punto di rifornimento accessibile al pubblico;
- 58) "sessione di rifornimento": l'intero processo di rifornimento di un veicolo che si svolge in un punto di rifornimento accessibile al pubblico, dal momento in cui il veicolo è collegato al momento in cui è scollegato;
- 59) "stazione di rifornimento": una singola installazione fisica situata in un luogo specifico, costituita da uno o più punti di rifornimento;
- 60) "autorità di regolazione": l'autorità di regolazione designata da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/944;
- 61) "energia rinnovabile": energia da fonti rinnovabili quale definita all'articolo 2, secondo comma, punto 1), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 62) "nave ro-ro da passeggeri": una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di 12 passeggeri;

- 63) "area di parcheggio sicura e protetta": un'area di parcheggio accessibile ai conducenti che effettuano trasporti di merci o passeggeri e che è stata certificata in conformità del regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione ⁽³⁰⁾;
- 64) "fornitura di energia elettrica da terra": la fornitura di alimentazione elettrica da terra alle navi ormeggiate a una banchina adibite alla navigazione marittima o interna, effettuata attraverso un'interfaccia fissa o mobile standardizzata;
- 65) "ricarica intelligente": un'operazione di ricarica nella quale l'intensità dell'energia elettrica fornita alla batteria è regolata in tempo reale sulla base di informazioni ricevute mediante comunicazione elettronica;
- 66) "dati statici": dati che non cambiano spesso o periodicamente;
- 67) "rete globale TEN-T": una rete globale ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 68) "rete centrale TEN-T": una rete centrale ai sensi dell'articolo 38 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 69) "porto di navigazione interna della rete centrale TEN-T o porto di navigazione interna della rete globale TEN-T": un porto di navigazione interna della rete centrale TEN-T o della rete globale TEN-T quale riportato nell'elenco e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 70) "porto marittimo della rete centrale TEN-T o porto marittimo della rete globale TEN-T": un porto marittimo della rete centrale TEN-T o della rete globale TEN-T quale riportato nell'elenco e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 71) "gestore del sistema di trasmissione": un gestore del sistema di trasmissione quale definito all'articolo 2, punto 35), della direttiva (UE) 2019/944;
- 72) "nodo urbano": un nodo urbano quale definito all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013.

Articolo 3

Obiettivi per l'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici leggeri

1. Gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio siano installate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri, in modo commisurato alla diffusione dei veicoli elettrici leggeri, che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, alla fine di ogni anno, a decorrere dal 2024, siano cumulativamente conseguiti gli obiettivi di potenza di uscita seguenti:

- a) per ciascun veicolo elettrico leggero a batteria immatricolato nel loro territorio è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1,3 kW; e
- b) per ciascun veicolo ibrido leggero plug-in immatricolato nel loro territorio è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 0,80 kW.

2. Quando la quota di veicoli elettrici leggeri a batteria rispetto al parco totale di veicoli leggeri immatricolati nel territorio di uno Stato membro raggiunge almeno il 15 % e lo Stato membro dimostra che l'attuazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 1, secondo comma, ha effetti negativi in tale Stato membro, scoraggiando gli investimenti privati, e non è più giustificata, tale Stato membro può presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose in termini di potenza di uscita totale o a cessare di applicare tali prescrizioni.

3. Entro sei mesi dalla ricezione di una richiesta motivata presentata a norma del paragrafo 2, la Commissione adotta una decisione sulla base dei motivi indicati in ciascun caso.

⁽³⁰⁾ Regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione, del 7 aprile 2022, che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fissazione di norme che specificano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette e le procedure per la loro certificazione (GU L 170 del 28.6.2022, pag. 27).

4. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri sulla rete stradale del loro territorio.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché:

- a) lungo la rete stradale centrale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:
 - i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 400 kW e comprende almeno un punto di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
 - ii) entro il 31 dicembre 2027, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due punti di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
- b) lungo la rete stradale globale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti:
 - i) entro il 31 dicembre 2027, nell'ambito di almeno il 50 % della lunghezza della rete stradale globale TEN-T, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprende almeno un punto di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
 - ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprende almeno un punto di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
 - iii) entro il 31 dicembre 2035, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due punti di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.

5. Il calcolo della percentuale della lunghezza della rete stradale globale TEN-T di cui al paragrafo 4, lettera b, punto i), è basato sugli elementi seguenti:

- a) per il calcolo del denominatore: la lunghezza totale della rete stradale globale TEN-T all'interno del territorio dello Stato membro;
- b) per il calcolo del numeratore: la lunghezza cumulata delle sezioni della rete stradale globale TEN-T tra due gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 4, lettera b), punto i), escluse le sezioni della rete stradale globale TEN-T tra due di detti gruppi di stazioni di ricarica che distano più di 60 km l'uno dall'altro.

6. Un singolo gruppo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri può essere installato lungo la rete stradale TEN-T per ciascun senso di marcia, a condizione che:

- a) il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia;
- b) il gruppo di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalato; e
- c) le prescrizioni di cui al paragrafo 4 in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia siano rispettate per entrambi i sensi di marcia.

7. In deroga al paragrafo 4 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 8 500 veicoli leggeri e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono prevedere che un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici leggeri serva entrambi i sensi di marcia, purché siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 4 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia, e che il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia e adeguatamente segnalato. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

8. In deroga al paragrafo 4 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 8 500 veicoli leggeri e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono ridurre fino al 50 % la potenza di uscita totale di un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli leggeri prevista a norma del paragrafo 4 del presente articolo, a condizione che tale gruppo di stazioni di ricarica serva un solo senso di marcia e che siano rispettate le altre prescrizioni di cui al paragrafo 4 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

9. In deroga alla prescrizione relativa alla distanza massima di 60 km tra gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), del presente articolo, gli Stati membri possono consentire una distanza più lunga, fino a 100 km, per tali gruppi di stazioni di ricarica lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 3 000 veicoli leggeri, purché la distanza tra gruppi di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalata. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

10. Laddove uno Stato membro ha notificato alla Commissione un caso in cui si è avvalso della deroga di cui al paragrafo 7, le prescrizioni di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica sono considerate rispettate.

11. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete stradale centrale TEN-T e della stradale rete globale TEN-T.

Articolo 4

Obiettivi per l'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici pesanti

1. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti nel loro territorio.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché:

- a) entro il 31 dicembre 2025, nell'ambito di almeno il 15 % della lunghezza della rete stradale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti in ciascun senso di marcia e ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisca una potenza di uscita di almeno 1 400 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
- b) entro il 31 dicembre 2027, nell'ambito di almeno il 50 % della lunghezza della rete stradale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti in ciascun senso di marcia e che ciascun gruppo di stazioni di ricarica:
 - i) fornisca, lungo la rete stradale centrale TEN-T, una potenza di uscita di almeno 2 800 kW e comprenda almeno due punti di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
 - ii) fornisca, lungo la rete stradale globale TEN-T, una potenza di uscita di almeno 1 400 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
- c) entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete stradale centrale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti in ciascun senso di marcia a una distanza massima di 60 km tra loro e ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisca una potenza di uscita di almeno 3 600 kW e comprenda almeno due punti di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;

- d) entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete stradale globale TEN-T, siano installati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti in ciascun senso di marcia a una distanza massima di 100 km tra loro e ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisca una potenza di uscita di almeno 1 500 kW e comprenda almeno un punto di ricarica con una potenza di uscita singola di almeno 350 kW;
- e) entro il 31 dicembre 2027, in ciascuna area di parcheggio sicura e protetta siano installate almeno due stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita singola di almeno 100 kW;
- f) entro il 31 dicembre 2030, in ciascuna area di parcheggio sicura e protetta siano installate almeno quattro stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita singola di almeno 100 kW;
- g) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano siano installati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 900 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;
- h) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano siano installati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 1 800 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.

2. Il calcolo della percentuale della lunghezza della rete stradale TEN-T di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), è basato sugli elementi seguenti:

- a) per il calcolo del denominatore: la lunghezza totale della rete stradale TEN-T all'interno del territorio dello Stato membro;
- b) per il calcolo del numeratore: la lunghezza cumulata delle sezioni della rete stradale TEN-T tra due gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b) rispettivamente, escluse le sezioni della rete stradale TEN-T tra due di detti gruppi di stazioni di ricarica che distano più di 120 km l'uno dall'altro.

3. Un singolo gruppo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti può essere installato lungo la rete stradale TEN-T per ciascun senso di marcia, a condizione che:

- a) il gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia;
- b) il gruppo di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalato; e
- c) le prescrizioni di cui al paragrafo 1 in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia siano rispettate per entrambi i sensi di marcia.

4. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono prevedere che un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti serva entrambi i sensi di marcia, purché siano rispettate le prescrizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica, potenza di uscita totale del gruppo di stazioni di ricarica, numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica applicabili per un singolo senso di marcia, e che tale gruppo di stazioni di ricarica sia facilmente accessibile da entrambi i sensi di marcia e adeguatamente segnalato. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

5. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, lungo le strade della rete TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono ridurre fino al 50 % la potenza di uscita totale di un gruppo di stazioni di ricarica accessibile al pubblico per i veicoli elettrici pesanti prevista a norma del paragrafo 1 del presente articolo, a condizione che tale gruppo di stazioni di ricarica serva un solo senso di marcia e che siano rispettate le altre prescrizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo in termini di distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica,

numero di punti di ricarica e potenza di uscita dei singoli punti di ricarica. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

6. In deroga alla prescrizione relativa alla distanza massima di 60 km tra gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti di cui al paragrafo 1, lettera c), del presente articolo, gli Stati membri possono consentire una distanza più lunga, fino a 100 km, per tali gruppi di stazioni di ricarica lungo le strade della rete centrale TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 800 veicoli pesanti, purché la distanza tra tali gruppi di stazioni di ricarica sia adeguatamente segnalata. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi delle deroghe di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.

7. Ove uno Stato membro abbia notificato alla Commissione un caso in cui si è avvalso della deroga di cui al paragrafo 6, la prescrizione di cui al paragrafo 1, lettera c), in termini di distanza massima tra gruppi di stazioni di ricarica è considerata rispettata.

8. In deroga alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, lettere a), b), c) e d), relative alla potenza di uscita totale dei gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti e alla prescrizione di cui al paragrafo 1, lettera c), relativa alla distanza massima tra tali gruppi di stazioni di ricarica, Cipro può presentare alla Commissione una richiesta motivata di autorizzazione ad applicare prescrizioni meno rigorose in termini di livello di potenza di uscita totale dei gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti o ad applicare una distanza massima più lunga, fino a 100 km, tra tali gruppi di stazioni di ricarica, o entrambi, a condizione che tale richiesta, se autorizzata, non ostacoli la circolazione dei veicoli elettrici pesanti in tale Stato membro.

Entro sei mesi dalla ricezione di una richiesta motivata presentata a norma del primo comma, la Commissione adotta una decisione sulla base dei motivi indicati in ciascun caso. Le autorizzazioni concesse a Cipro in virtù di tale decisione sono valide per un massimo di quattro anni. Qualora Cipro intenda prorogare la validità dell'autorizzazione, può presentare un'ulteriore richiesta motivata alla Commissione prima della scadenza dell'autorizzazione.

9. Entro il 31 dicembre 2030 gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime tra i gruppi di stazioni di ricarica di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete stradale centrale TEN-T e della rete stradale globale TEN-T. Prima di tale data si presta particolare attenzione alle tratte transfrontaliere e gli Stati membri confinanti compiono tutti gli sforzi possibili per rispettare tali distanze massime non appena realizzano l'infrastruttura di ricarica nell'ambito delle sezioni transfrontaliere della rete stradale TEN-T.

Articolo 5

Infrastruttura di ricarica

1. Presso i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti, i gestori dei punti di ricarica danno agli utenti finali la possibilità di effettuare una ricarica ad hoc del loro veicolo elettrico.

Presso i punti di ricarica accessibili al pubblico installati a decorrere dal 13 aprile 2024, è possibile effettuare una ricarica ad hoc utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tal fine i gestori dei punti di ricarica accettano pagamenti elettronici presso tali punti mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno uno degli strumenti seguenti:

- a) lettori di carte di pagamento;
- b) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento;
- c) per i punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita inferiore a 50 kW, dispositivi che utilizzano una connessione internet e consentono operazioni di pagamento sicure, ad esempio quelli che generano uno specifico codice di risposta rapida.

A decorrere dal 1° gennaio 2027, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti, con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW installati lungo la rete stradale TEN-T o in un'area di parcheggio sicura e protetta, compresi i punti di ricarica installati prima del 13 aprile 2024, rispettino le prescrizioni di cui alle lettere a) o b).

Un singolo terminale o dispositivo di pagamento di cui al secondo comma può servire più punti di ricarica accessibili al pubblico in un gruppo di stazioni di ricarica.

Le prescrizioni di cui al presente paragrafo non si applicano ai punti di ricarica accessibili al pubblico che non esigono pagamento per il servizio di ricarica.

2. Se propongono l'autenticazione automatica in un punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché gli utenti finali abbiano sempre il diritto di non ricorrere all'autenticazione automatica e possano invece o effettuare una ricarica ad hoc del loro veicolo, come previsto al paragrafo 1, o utilizzare un'altra soluzione di ricarica, sulla base di un contratto, proposta in tale punto di ricarica. I gestori dei punti di ricarica mostrano in maniera trasparente tale opzione agli utenti finali e la propongono loro secondo modalità agevoli in ciascun punto di ricarica accessibile al pubblico da loro gestito, presso il quale mettono a disposizione l'autenticazione automatica.

3. I prezzi praticati dai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico non operano discriminazioni, mediante i prezzi praticati, tra utenti finali e fornitori di servizi di mobilità né tra diversi fornitori di servizi di mobilità. Tuttavia, il livello dei prezzi può essere differenziato, ma solo se la differenziazione è proporzionata e oggettivamente giustificata.

4. Nei punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW, il prezzo ad hoc applicato dal gestore si basa sul prezzo per kWh dell'energia elettrica fornita. Inoltre, i gestori di tali punti di ricarica possono addebitare una tariffa di occupazione quale un prezzo per minuto onde scoraggiare l'occupazione prolungata del punto di ricarica.

I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita pari o superiore a 50 kW indicano, presso le stazioni di ricarica, il prezzo ad hoc per kWh e l'eventuale tariffa di occupazione espressa in prezzo per minuto, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di ricarica e che sia facilitato il raffronto dei prezzi.

I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico con una potenza di uscita inferiore a 50 kW rendono chiaramente e facilmente disponibili, presso le stazioni di ricarica da loro gestite, le informazioni sul prezzo ad hoc con tutte le sue componenti di prezzo, da loro gestite, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di ricarica e che sia facilitato il raffronto dei prezzi. Le componenti di prezzo applicabili sono presentate nell'ordine seguente:

- prezzo per kWh;
- prezzo per minuto;
- prezzo per sessione; e
- ogni altra eventuale componente di prezzo applicata.

Il primo e secondo comma si applicano a tutti i punti di ricarica installati a decorrere dal 13 aprile 2024.

5. I prezzi praticati dai fornitori di servizi di mobilità agli utenti finali sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. Prima dell'inizio della sessione di ricarica prevista, i fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli utenti finali, attraverso strumenti elettronici liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi specifiche per la sessione di ricarica, distinguendo chiaramente tra tutte le componenti di prezzo, compresi i costi di e-roaming applicabili e altri eventuali oneri o commissioni applicati dal fornitore di servizi di mobilità. Le commissioni sono ragionevoli, trasparenti e non discriminatorie. I fornitori di servizi di mobilità non applicano commissioni aggiuntive per l'e-roaming transfrontaliero.

6. Gli Stati membri provvedono affinché le loro autorità monitorino regolarmente il mercato delle infrastrutture di ricarica e, in particolare, monitorino la conformità dei gestori dei punti di ricarica e dei fornitori di servizi di mobilità ai paragrafi 3 e 5. Gli Stati membri si adoperano altresì affinché le loro autorità monitorino regolarmente le pratiche commerciali sleali che potrebbero colpire i consumatori.

7. Entro il 14 ottobre 2024, i gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti siano connessi digitalmente.
8. I gestori dei punti di ricarica provvedono affinché tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti e realizzati dopo il 13 aprile 2024 o ristrutturati dopo il 14 ottobre 2024 siano in grado di effettuare ricariche intelligenti.
9. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché, nelle aree di parcheggio e di sosta lungo la rete stradale TEN-T nelle quali sono installate infrastrutture per combustibili alternativi, l'ubicazione esatta delle infrastrutture per combustibili alternativi sia adeguatamente segnalata.
10. Entro il 14 aprile 2025, i gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico provvedono affinché tutti i punti di ricarica in corrente continua (CC) accessibili al pubblico da loro gestiti siano muniti di un cavo di ricarica fisso.
11. Qualora il gestore di un punto di ricarica non sia il proprietario di tale punto, il proprietario mette a disposizione del gestore, conformemente agli accordi presi tra di loro, un punto di ricarica dotato di caratteristiche tecniche che consentono al gestore di adempiere gli obblighi di cui ai paragrafi 2, 7, 8 e 10.

Articolo 6

Obiettivi per l'infrastruttura di rifornimento di idrogeno dei veicoli stradali

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, nel loro territorio sia installato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico.

A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, lungo la rete centrale TEN-T siano installate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di 200 km tra loro, progettate per una capacità cumulativa minima di 1 tonnellata al giorno e dotate di almeno un distributore a 700 bar.

Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano sia installata almeno una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico. Essi provvedono affinché sia effettuata un'analisi per stabilire la migliore ubicazione delle suddette stazioni di rifornimento, che valuti in particolare l'installazione di tali stazioni di rifornimento in nodi intermodali nei quali possa avere luogo il rifornimento anche per altri modi di trasporto.

Gli Stati membri stabiliscono nei rispettivi quadri strategici nazionali una chiara traiettoria lineare verso il conseguimento degli obiettivi per il 2030, unitamente a un chiaro obiettivo indicativo per il 2027 che garantisca una copertura sufficiente della rete centrale TEN-T al fine di soddisfare le crescenti esigenze del mercato.

2. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché la distanza massima di cui al paragrafo 1, secondo comma, non sia superata nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T.
3. Il gestore di una stazione di rifornimento accessibile al pubblico o, qualora il gestore non sia il proprietario, il proprietario di tale stazione, conformemente agli accordi presi tra di loro, provvede affinché la stazione sia progettata per il rifornimento di veicoli leggeri e pesanti.
4. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, lungo le strade della rete centrale TEN-T con un traffico giornaliero medio annuo totale inferiore a 2 000 veicoli pesanti e laddove la realizzazione dell'infrastruttura non possa essere giustificata in termini di costi-benefici socioeconomici, gli Stati membri possono ridurre fino al 50 % la capacità di una stazione di rifornimento di idrogeno accessibile al pubblico prevista a norma del paragrafo 1 del presente articolo, a condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui a tale paragrafo in termini di distanza massima tra le stazioni di rifornimento di idrogeno e pressione dei distributori. Gli Stati membri notificano alla Commissione i casi in cui si sono avvalsi della deroga di cui al presente paragrafo. Gli Stati membri riesaminano tali casi ogni due anni nell'ambito delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15.
5. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, laddove i costi di realizzazione dell'infrastruttura siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente, gli Stati membri possono decidere di non applicare il paragrafo 1 del presente articolo:
 - a) alle regioni ultraperiferiche dell'Unione di cui all'articolo 349 TFUE; o

- b) alle isole che rientrano nella definizione di piccoli sistemi connessi o piccoli sistemi isolati ai sensi della direttiva (UE) 2019/944.

In detti casi, gli Stati membri motivano le loro decisioni presso la Commissione e rendono disponibili tutte le informazioni pertinenti nei rispettivi quadri strategici nazionali.

Articolo 7

Infrastruttura di rifornimento di idrogeno

1. I gestori di punti di rifornimento di idrogeno danno agli utenti finali la possibilità di effettuare un rifornimento ad hoc presso quelli accessibili al pubblico da loro gestiti.

Il rifornimento ad hoc deve essere possibile in tutti i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico utilizzando uno strumento di pagamento ampiamente utilizzato nell'Unione. A tale fine, i gestori di tali punti accettano pagamenti elettronici mediante terminali e dispositivi utilizzati per i servizi di pagamento, tra cui almeno uno degli strumenti seguenti:

- a) lettori di carte di pagamento;
- b) dispositivi con funzionalità senza contatto che consente quanto meno di leggere carte di pagamento.

Per i punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico installati dopo il 13 aprile 2024, le prescrizioni di cui al presente paragrafo si applicano a decorrere dalla data della loro installazione. Per i punti di rifornimento accessibili al pubblico installati prima del 13 aprile 2024, le prescrizioni di cui al presente paragrafo si applicano a decorrere dal 14 ottobre 2024.

Qualora il gestore del punto di rifornimento di idrogeno non sia il proprietario di tale punto, il proprietario mette a disposizione del gestore, conformemente agli accordi presi tra di loro, punti di rifornimento di idrogeno dotati di caratteristiche tecniche che consentono al gestore di adempiere agli obblighi di cui al presente paragrafo.

2. I prezzi praticati dai gestori dei punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. I gestori dei punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico non operano discriminazioni, mediante i prezzi praticati, tra gli utenti finali e i fornitori di servizi di mobilità né tra diversi fornitori di servizi di mobilità. Tuttavia, il livello dei prezzi può essere differenziato, ma solo se la differenziazione è oggettivamente giustificata.

3. I gestori dei punti di rifornimento di idrogeno indicano chiaramente le informazioni sul prezzo ad hoc per kg nelle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico da loro gestite, in modo che tali informazioni siano note agli utenti finali prima dell'inizio della sessione di rifornimento e che sia facilitato il raffronto dei prezzi.

4. I gestori delle stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico possono prestare servizi di rifornimento di idrogeno ai clienti su base contrattuale, anche in nome e per conto di altri fornitori di servizi di mobilità. I fornitori di servizi di mobilità praticano agli utenti finali prezzi ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. I fornitori di servizi di mobilità mettono a disposizione degli utenti finali, attraverso strumenti elettronici liberamente disponibili e ampiamente supportati, tutte le informazioni sui prezzi specifiche per la sessione di rifornimento prevista, prima del suo inizio, distinguendo chiaramente tra tutte le componenti di prezzo addebitate dal gestore del punto di rifornimento di idrogeno, compresi i costi di e-roaming applicabili ed altri eventuali oneri o commissioni da essi applicati.

Articolo 8

Infrastruttura per il metano liquefatto per i veicoli adibiti al trasporto su strada

Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri provvedono affinché sia installato un numero adeguato di punti di rifornimento di metano liquefatto accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale TEN-T, al fine di consentire la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto in tutta l'Unione, a condizione che esista una domanda e a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.

Articolo 9

Obiettivi per la fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi

1. Gli Stati membri provvedono affinché nei porti marittimi TEN-T sia garantita una fornitura minima di energia elettrica da terra per le navi portacontainer adibite alla navigazione marittima e le navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima.

In tale ottica, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché entro il 31 dicembre 2029:

- a) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e i porti marittimi della rete globale TEN-T per i quali il numero annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina, calcolato sulla media degli ultimi tre anni, effettuati da navi portacontainer adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate è superiore a 100 siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di energia elettrica da terra per almeno il 90 % del numero totale di scali effettuati da navi portacontainer adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione;
- b) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e i porti marittimi della rete globale TEN-T per i quali il numero annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina, calcolato sulla media degli ultimi tre anni, effettuati da navi ro-ro da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate è superiore a 40 siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di energia elettrica da terra per almeno il 90 % del numero totale di scali effettuati da navi ro-ro da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima e di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione;
- c) i porti marittimi della rete centrale TEN-T e i porti marittimi della rete globale TEN-T per i quali il numero annuo di scali di navi ormeggiate a una banchina, calcolato sulla media degli ultimi tre anni, effettuati da navi da passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate diverse da navi ro-ro da passeggeri adibite alla navigazione marittima e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima è superiore a 25 siano attrezzati per garantire ogni anno una fornitura di energia elettrica da terra per almeno il 90 % del numero totale di scali effettuati da navi passeggeri adibite alla navigazione marittima di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate diverse da navi ro-ro da passeggeri e unità veloci da passeggeri adibite alla navigazione marittima ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione.

2. Gli scali di navi di cui all'articolo 6, paragrafo 5, lettere a), b), c), e) e g), del regolamento (UE) 2023/1805 non sono presi in considerazione per determinare il numero totale di scali di navi ormeggiate a una banchina nel porto marittimo in questione a norma del paragrafo 1 del presente articolo.

3. Qualora i porti marittimi della rete centrale TEN-T e i porti marittimi della rete globale TEN-T siano ubicati in un'isola, o in una regione ultraperiferica di cui all'articolo 349 TFUE o nel territorio di Ceuta e Melilla che non siano direttamente collegati alla rete elettrica continentale o, nel caso di una regione ultraperiferica o di Ceuta e Melilla, alla rete elettrica di un paese confinante, il paragrafo 1 del presente articolo non si applica fino a quando tale collegamento non sia stato effettuato o non venga prodotta localmente una capacità sufficiente di energia elettrica da fonti energetiche non fossili per soddisfare le esigenze dell'isola, della regione ultraperiferica o di Ceuta e Melilla, a seconda dei casi.

Articolo 10

Obiettivi per la fornitura di energia elettrica da terra nei porti di navigazione interna

Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) entro il 31 dicembre 2024, in tutti i porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T sia realizzata almeno un'installazione che fornisca energia elettrica da terra alle navi adibite alla navigazione interna;
- b) entro il 31 dicembre 2029, in tutti i porti di navigazione interna della rete globale TEN-T sia realizzata almeno un'installazione che fornisca energia elettrica da terra alle navi adibite alla navigazione interna.

*Articolo 11***Obiettivi per la fornitura di metano liquefatto nei porti marittimi**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2024, nei porti marittimi della rete centrale TEN-T di cui al paragrafo 2 sia installato un numero adeguato di punti di rifornimento per il metano liquefatto per consentire la circolazione delle navi adibite alla navigazione marittima in tutta la rete centrale TEN-T. Gli Stati membri cooperano se necessario con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale TEN-T.
2. Gli Stati membri designano nei propri quadri strategici nazionali i porti marittimi della rete centrale TEN-T che forniscono accesso ai punti di rifornimento per il metano liquefatto di cui al paragrafo 1, tenendo conto dello sviluppo dei porti, dei punti di rifornimento di metano liquefatto esistenti e dell'effettiva domanda di mercato, sia a breve sia a lungo termine, nonché di altri sviluppi.

*Articolo 12***Obiettivi per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in tutti gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento sia assicurata come segue:
 - a) entro il 31 dicembre 2024, presso tutte le postazioni con pontile utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale per imbarcare o sbarcare passeggeri o per caricare o scaricare merci;
 - b) entro il 31 dicembre 2029, presso tutte le postazioni remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale per imbarcare o sbarcare passeggeri o per caricare o scaricare merci.
2. Gli Stati membri possono esentare gli aeroporti della rete TEN-T con meno di 10 000 movimenti di voli commerciali all'anno, calcolati come media sugli ultimi tre anni, dall'obbligo di fornire energia elettrica agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni remote.
3. Il paragrafo 1 non si applica alle postazioni specificamente dedicate allo sbrinamento, alle postazioni all'interno di aree militari designate e alle postazioni specificamente dedicate agli aeromobili dell'aviazione generale di peso massimo al decollo inferiore a 5,7 tonnellate.
4. A decorrere al più tardi dal 1° gennaio 2030, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché l'energia elettrica fornita a norma del paragrafo 1 provenga dalla rete elettrica o sia prodotta in loco senza l'utilizzo di combustibili fossili.

*Articolo 13***Infrastruttura ferroviaria**

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria che non rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1315/2013, gli Stati membri valutano lo sviluppo di tecnologie di combustibili alternativi e di sistemi di propulsione alternativi per le tratte ferroviarie che non possono essere completamente elettrificate per motivi tecnici o di efficienza dei costi, ad esempio i treni alimentati a idrogeno o a batteria, e, se del caso, eventuali esigenze di infrastrutture di ricarica e rifornimento.

*Articolo 14***Quadri strategici nazionali**

1. Entro il 31 dicembre 2024, ciascuno Stato membro elabora e trasmette alla Commissione un progetto di quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura.

2. Il quadro strategico nazionale comprende quanto meno gli elementi seguenti:
- a) una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e dello sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando l'accesso intermodale a tale infrastruttura e, se del caso, la continuità transfrontaliera e lo sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi nelle isole e nelle regioni ultraperiferiche;
 - b) gli obiettivi nazionali a norma degli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 e 12 per i quali il presente regolamento stabilisce l'obbligatorietà;
 - c) le politiche e le misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi obbligatori di cui alla lettera b);
 - d) misure, programmate o adottate, volte a promuovere la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per i parchi veicoli vincolati, in particolare per le stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno per i servizi di trasporto pubblico e le stazioni di ricarica elettrica per le auto condivise;
 - e) misure, programmate o adottate, volte a incoraggiare e agevolare l'installazione di stazioni di ricarica per i veicoli leggeri e pesanti in luoghi privati non accessibili al pubblico;
 - f) misure, programmate o adottate, volte a promuovere un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei nodi urbani, in particolare per quanto riguarda i punti di ricarica accessibili al pubblico;
 - g) misure, programmate o adottate, volte a promuovere un numero sufficiente di punti di ricarica di potenza elevata accessibili al pubblico;
 - h) le misure, programmate o adottate, necessarie affinché la realizzazione e il funzionamento dei punti di ricarica, considerando anche la distribuzione geografica dei punti di ricarica bidirezionali, contribuiscano alla flessibilità del sistema energetico e alla penetrazione dell'energia elettrica rinnovabile nel sistema elettrico;
 - i) misure volte a garantire che i punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico siano accessibili agli anziani, alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità conformemente alle prescrizioni sull'accessibilità della direttiva (UE) 2019/882;
 - j) misure, programmate o adottate, volte a eliminare eventuali ostacoli per la pianificazione, la concessione di autorizzazioni, gli appalti e il funzionamento per quanto riguarda le infrastrutture per i combustibili alternativi;
 - k) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi diversa da quella per il metano liquefatto e la fornitura di energia elettrica da terra per l'uso da parte di navi adibite alla navigazione marittima, ad esempio per l'idrogeno, l'ammoniaca, il metanolo e l'energia elettrica;
 - l) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi comprendente obiettivi, tappe fondamentali e i finanziamenti necessari per i treni a idrogeno o a batteria sulle tratte ferroviarie TEN-T che non possono essere elettrificate;
 - m) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli aeroporti diversa da quella per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento, ad esempio per la ricarica elettrica e il rifornimento di idrogeno per gli aeromobili;
 - n) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per quanto riguarda la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nella navigazione interna, ad esempio per l'energia elettrica e l'idrogeno.

3. Il quadro strategico nazionale può comprendere gli elementi seguenti:
 - a) una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti marittimi, ad esempio per l'energia elettrica e l'idrogeno, per i servizi portuali quali definiti nel regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³¹⁾;
 - b) obiettivi e misure nazionali volti a promuovere un'infrastruttura per i combustibili alternativi lungo le reti stradali non incluse nella rete centrale TEN-T o nella rete globale TEN-T, in particolare per quanto riguarda i punti di ricarica accessibili al pubblico;
 - c) misure volte a garantire l'accessibilità dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento in tutto il territorio dello Stato membro, prestando particolare attenzione alle zone rurali per assicurare la loro accessibilità e la coesione territoriale;
 - d) misure volte a garantire che la densità dell'infrastruttura per i combustibili alternativi accessibile al pubblico disponibile a livello nazionale tenga conto della densità demografica;
 - e) gli obiettivi nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi in relazione alle lettere a), b), c), e d) per i quali il presente regolamento non stabilisce l'obbligatorietà.
4. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto delle esigenze dei differenti modi di trasporto esistenti sul loro territorio.
5. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto, se del caso, degli interessi delle autorità regionali e locali, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i trasporti pubblici, nonché di quelli dei portatori di interessi.
6. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi del presente regolamento siano coerenti e coordinate. In particolare, gli Stati membri cooperano nell'elaborazione di strategie per utilizzare i combustibili alternativi e realizzare una corrispondente infrastruttura per il trasporto per vie navigabili. La Commissione assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione.
7. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono conformi alle pertinenti norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.
8. Ciascuno Stato membro mette a disposizione del pubblico il proprio progetto di quadro strategico nazionale e provvede affinché al pubblico siano offerte tempestive ed efficaci opportunità di partecipazione all'elaborazione del progetto di quadro strategico nazionale.
9. La Commissione valuta i progetti di quadri strategici nazionali e può formulare raccomandazioni agli Stati membri. Tali raccomandazioni sono formulate al massimo entro sei mesi dalla presentazione dei progetti di quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Esse possono riguardare in particolare:
 - a) il livello di ambizione degli obiettivi volti ad adempiere gli obblighi stabiliti agli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 e 13;
 - b) le politiche e le misure relative agli obiettivi nazionali.
10. Nel proprio quadro strategico nazionale definitivo, ciascuno Stato membro tiene in debita considerazione le raccomandazioni della Commissione. Gli Stati membri che non danno seguito a una raccomandazione o a una parte considerevole di essa forniscono alla Commissione una spiegazione scritta.
11. Entro il 31 dicembre 2025, ciascuno Stato membro redige il proprio quadro politico nazionale definitivo in una forma facilmente leggibile e comprensibile e lo notifica alla Commissione. Tali quadri strategici nazionali definitivi sono resi pubblici dalla Commissione.

⁽³¹⁾ Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1).

Articolo 15

Relazioni nazionali

1. Entro il 31 dicembre 2027 e in seguito ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione una relazione nazionale a sé stante sullo stato dei lavori per quanto riguarda l'attuazione del proprio quadro strategico nazionale. La relazione è redatta in forma facilmente leggibile e comprensibile ed è resa pubblica dalla Commissione.
2. La relazione nazionale sullo stato dei lavori contiene le informazioni elencate all'allegato I e, se del caso, una giustificazione in merito al livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 14, paragrafo 2, nonché un'indicazione delle misure da adottare per raggiungere tali obiettivi in futuro.
3. Entro il 30 giugno 2024, e in seguito ogni tre anni, gli Stati membri valutano in che modo l'installazione e il funzionamento dei punti di ricarica sono stati in grado di consentire ai veicoli elettrici di contribuire a una maggiore flessibilità del sistema energetico, anche per quanto riguarda la loro partecipazione al mercato del bilanciamento, e al maggiore assorbimento dell'energia elettrica rinnovabile. Tale valutazione tiene conto di tutti i tipi di punti di ricarica, compresi quelli che offrono una ricarica intelligente e bidirezionale, e con ogni potenza di uscita, pubblici o privati, e formula raccomandazioni in merito al tipo di punto di ricarica, alla tecnologia di base e alla distribuzione geografica, al fine di rendere più agevole per gli utenti l'integrazione dei loro veicoli elettrici nella rete. La valutazione individua le misure appropriate da attuare per rispettare le prescrizioni del presente regolamento, comprese quelle volte a garantire la coerenza della pianificazione dell'infrastruttura con la corrispondente pianificazione della rete. La valutazione tiene conto dei contributi di tutti i portatori di interessi ed è resa pubblica. Ciascuno Stato membro può chiedere all'autorità regolamentare di effettuare tale valutazione. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano, se necessario, le misure adeguate per l'installazione di ulteriori punti di ricarica e le includono nella loro relazione sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1 del presente articolo. La valutazione e le misure sono prese in considerazione dai gestori dei sistemi per i piani di sviluppo della rete di cui all'articolo 32, paragrafo 3, e all'articolo 51 della direttiva (UE) 2019/944.
4. Sulla base dei contributi dei gestori dei sistemi di trasmissione e dei gestori dei sistemi di distribuzione, l'autorità regolamentare di ciascuno Stato membro valuta, entro il 30 giugno 2024 e in seguito ogni tre anni, il contributo potenziale della ricarica bidirezionale alla riduzione dei costi per l'utente e per il sistema e all'incremento della quota di energia elettrica rinnovabile nel sistema elettrico. Tale valutazione è resa pubblica. Sulla base dei risultati della valutazione, gli Stati membri adottano, se necessario, le misure adeguate per adattare la disponibilità e la distribuzione geografica dei punti di ricarica bidirezionali nelle aree private e le includono nella loro relazione nazionale sullo stato dei lavori di cui al paragrafo 1.

Articolo 16

Contenuto, struttura e formato dei quadri strategici nazionali e delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori

Entro il 14 ottobre 2024 la Commissione adotta orientamenti e modelli relativi al contenuto, alla struttura e al formato dei quadri strategici nazionali che gli Stati membri devono presentare a norma dell'articolo 14 e al contenuto delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori che gli Stati membri devono presentare a norma dell'articolo 15, paragrafo 1. La Commissione può adottare orientamenti e modelli per agevolare l'applicazione effettiva in tutta l'Unione di altre disposizioni del presente regolamento.

Articolo 17

Riesame dei quadri strategici nazionali e delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori

1. Entro il 31 dicembre 2026, la Commissione valuta i quadri strategici nazionali notificati dagli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 11, e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione di tali quadri strategici nazionali e della loro coerenza a livello di Unione, comprensiva di una prima valutazione del livello di conseguimento previsto degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 14, paragrafo 2.
2. La Commissione valuta le relazioni nazionali sullo stato dei lavori presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, e, se del caso, rivolge agli Stati membri raccomandazioni per il conseguimento degli obiettivi e l'adempimento degli obblighi di cui al presente regolamento.

3. Entro sei mesi dal ricevimento delle raccomandazioni di cui al paragrafo 2, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione il modo in cui intende attuarle. Se lo Stato membro interessato decide di non attuare le raccomandazioni o una parte sostanziale delle stesse, ne comunica le motivazioni alla Commissione.

4. Dopo la presentazione, da parte dello Stato membro, della notifica o delle motivazioni di cui al paragrafo 3, lo Stato membro interessato illustra nella sua successiva relazione nazionale sullo stato dei lavori il modo in cui ha attuato le raccomandazioni.

5. Un anno dopo la presentazione delle relazioni nazionali sullo stato dei lavori da parte degli Stati membri a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione di tali relazioni. Tale valutazione esamina gli aspetti seguenti:

- a) i progressi compiuti dagli Stati membri per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 14, paragrafo 2, comprese le risposte degli Stati membri alle raccomandazioni della Commissione a norma del paragrafo 2 del presente articolo;
- b) la coerenza dello sviluppo di tecnologie di combustibili alternativi a livello di Unione.

6. Sulla base dei quadri strategici nazionali definitivi di cui all'articolo 14, paragrafo 11, le relazioni nazionali sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15, paragrafo 1, e le relazioni di cui all'articolo 18, paragrafo 1, la Commissione rende pubbliche e aggiorna periodicamente le informazioni sugli obiettivi nazionali trasmesse da ciascuno Stato membro per quanto riguarda:

- a) il numero di punti di ricarica e di stazioni di ricarica accessibili al pubblico, distinguendo tra punti di ricarica per i veicoli leggeri e punti di ricarica e stazioni di ricarica per i veicoli pesanti, conformemente alla classificazione di cui all'allegato III;
- b) il numero di punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico;
- c) l'infrastruttura per la fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi e nei porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- d) l'infrastruttura per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- e) il numero di punti di rifornimento di metano liquefatto presso i porti marittimi e i porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- f) il numero di punti di rifornimento di metano liquefatto accessibili al pubblico per i veicoli a motore;
- g) il numero di punti di rifornimento di GNC accessibili al pubblico per i veicoli a motore;
- h) i punti di ricarica e di rifornimento per altri combustibili alternativi nei porti marittimi e nei porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- i) i punti di ricarica e di rifornimento per altri combustibili alternativi presso gli aeroporti della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T;
- j) i punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi per il trasporto ferroviario.

Articolo 18

Monitoraggio dei progressi

1. Entro il 31 marzo 2025, e in seguito ogni anno entro il 31 marzo, gli Stati membri comunicano alla Commissione la potenza di uscita aggregata totale di ricarica e il numero di punti di ricarica accessibili al pubblico installati e il numero di veicoli elettrici a batteria e ibridi plug-in immatricolati che al 31 dicembre dell'anno precedente erano disponibili sul loro territorio, conformemente alle prescrizioni dell'allegato III.

2. Fatta salva la procedura di cui all'articolo 258 TFUE, qualora dalla comunicazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo o da informazioni di cui disponga la Commissione risulti palese che uno Stato membro rischia di non conseguire i propri obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del presente regolamento, la Commissione può formulare constatazioni in tal senso e raccomandare allo Stato membro interessato di adottare misure correttive per conseguire gli obiettivi nazionali. Entro tre mesi dal ricevimento delle constatazioni della Commissione, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione:

- a) le misure correttive che intende attuare per conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del presente regolamento, incluse ulteriori azioni che lo Stato membro intende attuare per conseguire tali obiettivi; e
- b) un calendario preciso dei provvedimenti, che consenta la valutazione dei progressi annuali verso il conseguimento di tali obiettivi.

Qualora la Commissione ritenga che le misure correttive siano soddisfacenti, lo Stato membro interessato aggiorna l'ultima relazione nazionale sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15 con le suddette misure correttive e la presenta alla Commissione.

La Commissione rende pubbliche le sue raccomandazioni e le misure correttive e le azioni supplementari adottate dallo Stato membro interessato.

Articolo 19

Informazioni per gli utenti

1. Sono fornite informazioni chiare, coerenti e pertinenti sui veicoli a motore immessi sul mercato che possono essere regolarmente ricaricati o riforniti.

Tali informazioni sono messe a disposizione:

- a) nei manuali dei veicoli a motore e sui veicoli a motore, dai costruttori, quando tali veicoli vengono immessi sul mercato;
- b) nei punti di ricarica e di rifornimento, dai gestori di punti di ricarica e rifornimento; e
- c) presso i concessionari di veicoli a motore, dai distributori.

2. La compatibilità dei veicoli e delle infrastrutture o dei combustibili e dei veicoli di cui al paragrafo 1 del presente articolo è determinata conformemente alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punti 10.1 e 10.2.

Qualora tali specifiche tecniche rimandino a una rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, questa deve essere semplice e facile da comprendere.

Tale rappresentazione grafica è collocata in maniera ben visibile:

- a) dai gestori dei punti di rifornimento, sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento da loro gestiti, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato;
- b) dal costruttore, nelle immediate vicinanze dei tappi dei serbatoi di carburante di tutti i veicoli a motore raccomandati per il combustibile in questione e compatibili con esso e nei manuali dei veicoli a motore, quando tali veicoli a motore sono immessi sul mercato.

3. Quando nelle stazioni di rifornimento sono indicati i prezzi dei combustibili, gli Stati membri provvedono affinché sia indicato a scopo informativo il raffronto tra i relativi prezzi unitari secondo la metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi di cui al punto 10.3 dell'allegato II. Tali raffronti includono, se del caso, il relativo prezzo unitario, in particolare per l'energia elettrica e l'idrogeno.

4. In situazioni in cui le norme europee che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile non includono prescrizioni in materia di etichettatura per quanto riguarda la conformità alle norme interessate, se le prescrizioni in materia di etichettatura non riguardano una rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, oppure non sono idonee al conseguimento degli obiettivi del presente regolamento, ai fini dell'attuazione uniforme dei paragrafi 1 e 2, la Commissione può incaricare le organizzazioni europee di normazione di elaborare specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità.

Sulla base delle specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità elaborate dalle organizzazioni europee di normazione in virtù dell'incarico di cui al primo comma, la Commissione adotta atti di esecuzione per definire la rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, della compatibilità per i combustibili introdotti sul mercato dell'Unione che, sulla base di una valutazione della Commissione, raggiungano l'1 % del volume totale delle vendite in più di uno Stato membro.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

5. Se sono aggiornate le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme europee o sono elaborate nuove norme europee per i combustibili alternativi, le corrispondenti prescrizioni per l'etichettatura si applicano a tutti i punti di ricarica e di rifornimento non oltre 24 mesi dall'adozione del corrispondente atto di esecuzione e a tutti i veicoli a motore immessi sul mercato dalla data in cui entra in vigore il corrispondente atto di esecuzione.

Articolo 20

Fornitura dei dati

1. Gli Stati membri designano un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (*Identification Registration Organisation* – IDRO). Entro il 14 aprile 2025, l'IDRO emette e gestisce codici di identificazione (ID) unici per identificare quanto meno i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità.

2. Entro il 14 aprile 2025, i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico o, conformemente agli accordi presi tra di loro, i proprietari di tali punti assicurano la disponibilità di dati statici e dati dinamici riguardanti l'infrastruttura per i combustibili alternativi da loro gestita o i servizi intrinsecamente connessi a tale infrastruttura che essi forniscono o esternalizzano, senza spese. Sono forniti i tipi di dati seguenti:

- a) i dati statici relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) l'ubicazione geografica dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per i combustibili alternativi;
 - ii) il numero di connettori;
 - iii) il numero di parcheggi per persone con disabilità;
 - iv) le informazioni di contatto del proprietario e del gestore della stazione di ricarica e della stazione di rifornimento;
 - v) gli orari di apertura;
- b) gli ulteriori dati statici relativi ai punti di ricarica accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) i codici ID, quanto meno del gestore del punto di ricarica;
 - ii) il tipo di connettore;
 - iii) il tipo di corrente (CA/CC);
 - iv) la potenza di uscita massima (kW) della stazione di ricarica;
 - v) la potenza di uscita massima (kW) del punto di ricarica,
 - vi) la compatibilità del tipo di veicolo;
- c) i dati dinamici relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico da loro gestiti:
 - i) lo stato operativo (in funzione/fuori servizio);
 - ii) la disponibilità (in uso/non in uso);
 - iii) il prezzo ad hoc;
 - iv) l'energia elettrica fornita è al 100 % rinnovabile (sì/no).

Le prescrizioni di cui alla lettera c) non si applicano ai punti di ricarica accessibili al pubblico che non esigono pagamento per il servizio di ricarica.

3. Ciascun gestore di punti di ricarica e di rifornimento per combustibili alternativi accessibili al pubblico o, conformemente agli accordi presi alle intese tra di loro, il proprietario di tali punti, istituisce un'interfaccia per programmi applicativi (*Application Programme Interface* – API) che fornisce un accesso libero e illimitato ai dati di cui al paragrafo 2 e trasmette le informazioni su tale API al punto di accesso nazionale.

L'API di ciascun gestore di punti di ricarica e di rifornimento o, conformemente agli accordi presi tra di loro, l'API del proprietario di tali punti, rispetta i requisiti tecnici comuni stabiliti dalla Commissione negli atti delegati di cui al paragrafo 6 per consentire uno scambio automatizzato e uniforme di dati tra i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico e gli utenti dei dati.

4. Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri assicurano che i dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo siano resi accessibili su base aperta e non discriminatoria a tutti gli utenti dei dati attraverso i rispettivi punti di accesso nazionali conformemente alle disposizioni pertinenti relative a tali dati del regolamento delegato (UE) 2022/670 e nel rispetto delle specifiche complementari aggiuntive che possono essere adottate conformemente al paragrafo 7 del presente articolo. Gli Stati membri, quando aggregano i dati nell'ambito dei loro punti di accesso nazionali, possono fornire tali dati a un punto di accesso comune europeo per mezzo di un'API.

5. Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione istituisce un punto di accesso europeo comune che funga da portale per facilitare l'accesso ai dati di cui al paragrafo 2 da parte dei diversi punti di accesso nazionali. La Commissione garantisce che il punto di accesso europeo sia facilmente accessibile e possa essere utilizzato da tutti gli utenti dei dati, ad esempio attraverso la creazione di un portale web dedicato.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 22:

- a) al fine di modificare il paragrafo 2 del presente articolo per includere ulteriori tipi di dati relativi ai punti di ricarica e ai punti di rifornimento accessibili al pubblico per i combustibili alternativi o servizi intrinsecamente connessi a tale infrastruttura che i gestori di tale infrastruttura forniscono o esternalizzano alla luce degli sviluppi tecnologici o dei nuovi servizi messi a disposizione sul mercato; e
- b) al fine di integrare il presente regolamento stabilendo requisiti tecnici comuni per un'interfaccia comune per programmi applicativi, al fine di consentire uno scambio automatizzato e uniforme di dati tra i gestori dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per i combustibili alternativi accessibili al pubblico e gli utenti dei dati.

7. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono:

- a) specifiche complementari a quelle stabilite nel regolamento delegato (UE) 2022/670, relative al formato, alla frequenza e alla qualità con cui sono resi disponibili i dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo e agli atti delegati adottati sulla base del paragrafo 6 del presente articolo;
- b) procedure dettagliate che consentano la disponibilità e l'accessibilità dei dati prescritti a norma del presente articolo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

Tali atti di esecuzione lasciano impregiudicata la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³²⁾ e gli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base della stessa.

8. Gli atti delegati e gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 6 e 7 prevedono periodi transitori ragionevoli prima che le disposizioni ivi contenute, o le relative modifiche, diventino vincolanti per i gestori o i proprietari dei punti di ricarica e dei punti di rifornimento per i combustibili alternativi.

⁽³²⁾ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

*Articolo 21***Specifiche tecniche comuni**

1. Si applicano le specifiche tecniche comuni di cui all'allegato II.
2. Conformemente all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012, la Commissione può chiedere alle organizzazioni europee di normazione di elaborare norme europee che stabiliscano specifiche tecniche per i settori di cui all'allegato II del presente regolamento per i quali la Commissione non abbia adottato specifiche tecniche comuni.
3. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 22 al fine di:
 - a) modificare l'allegato II introducendo specifiche tecniche per i settori elencati in tale allegato per consentire la piena interoperabilità tecnica delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento relativamente ai collegamenti fisici, allo scambio di comunicazioni e all'accesso a tali settori per le persone a mobilità ridotta; e
 - b) senza indebito ritardo e al più tardi 12 mesi dopo l'adozione delle norme pertinenti, modificare l'allegato II aggiornando i riferimenti alle norme di cui alle specifiche tecniche figuranti in tale allegato.
4. Gli atti delegati di cui al paragrafo 3 che debbano applicarsi alle infrastrutture esistenti si basano su un'analisi costi-benefici da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio insieme a tali atti delegati.
5. Se le norme europee che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile sono elaborate dopo l'adozione da parte della Commissione di un atto di esecuzione di cui all'articolo 19, paragrafo 4, secondo comma, e includono disposizioni che prescrivono che l'etichettatura indichi la conformità alle norme interessate e faccia riferimento a una rappresentazione grafica, anche in forma di sistema cromatico di codifica, le modifiche dell'allegato II adottate mediante gli atti delegati di cui al paragrafo 3 del presente articolo includono un'indicazione di quali di tali norme o atti di esecuzione debbano applicarsi e, se del caso, abrogano i pertinenti atti di esecuzione.
6. Le modifiche dell'allegato II adottate mediante gli atti delegati di cui al paragrafo 3 includono periodi transitori ragionevoli per le specifiche tecniche che tali atti delegati introducono o modificano, durante i quali le specifiche tecniche non sono vincolanti per l'infrastruttura in questione.

*Articolo 22***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 20 e 21 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 13 aprile 2024. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui agli articoli 20 e 21 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 20 e 21 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 tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 23

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. 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.

Qualora il comitato non esprima 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 24

Relazioni e riesame

1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla maturità tecnologica e di mercato per i veicoli pesanti. Tale relazione tiene conto delle indicazioni iniziali delle preferenze del mercato. Essa prende inoltre in considerazione gli sviluppi tecnologici e lo sviluppo delle specifiche tecniche conseguiti entro tale data e gli sviluppi attesi nel breve termine, in particolare per quanto riguarda le norme e le tecnologie di ricarica e rifornimento, quali le norme di ricarica di potenza elevata e i sistemi stradali elettrici, e l'uso dell'idrogeno liquido.

Per quanto riguarda le stazioni di rifornimento di idrogeno, la Commissione valuta ulteriormente le prescrizioni di cui all'articolo 6 alla luce degli sviluppi tecnologici e del mercato, della necessità di specificare una maggiore capacità per tali stazioni, della necessità di specificare gli obiettivi per le infrastrutture di rifornimento di idrogeno liquido, nonché della data per l'estensione delle prescrizioni per l'installazione di stazioni di rifornimento di idrogeno nella rete globale TEN-T.

2. Entro il 31 dicembre 2026, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione riesamina il presente regolamento.

Nel riesame la Commissione valuta, in particolare, gli elementi seguenti:

- a) se le soglie di traffico di cui all'articolo 3, paragrafi 6 e 7, all'articolo 4, paragrafi 4 e 5, e all'articolo 6, paragrafo 4, sono ancora pertinenti alla luce dell'aumento previsto della quota di veicoli alimentati a idrogeno o di veicoli elettrici a batteria rispetto al parco totale di veicoli circolanti nell'Unione;
- b) se i mezzi di pagamento elettronici di cui all'articolo 5, paragrafo 1, sono ancora appropriati;
- c) il funzionamento del meccanismo di fissazione dei prezzi per le stazioni di ricarica accessibili al pubblico e se le componenti tariffarie di cui all'articolo 5, paragrafo 4, forniscono ai consumatori informazioni chiare e sufficienti;
- d) un'eventuale riduzione della soglia di stazza lorda di cui all'articolo 9, nonché un'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ad altri tipi di navi a seguito dei pertinenti adeguamenti di altri atti giuridici pertinenti dell'Unione;
- e) lo stato attuale e gli sviluppi futuri del mercato degli aeromobili alimentati a idrogeno e a propulsione elettrica;
- f) gli effetti del presente regolamento per quanto riguarda il potenziale e l'entità della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

Nell'ambito di tale riesame, la Commissione valuta inoltre in che misura l'attuazione del presente regolamento abbia raggiunto i suoi obiettivi e in quale misura abbia inciso sulla competitività dei settori pertinenti da esso contemplati. Tale riesame copre anche l'interazione del presente regolamento con altri pertinenti atti giuridici dell'Unione e identifica le disposizioni che potrebbero essere aggiornate e semplificate nonché le azioni e le misure che sono state o che potrebbero essere adottate per ridurre la pressione sui costi totali nei settori interessati. Nell'ambito dell'analisi della Commissione sull'efficienza del presente regolamento, il riesame comprende anche una valutazione dell'onere che il presente regolamento impone alle imprese.

3. La Commissione considera, se del caso, se corredare tale riesame di una proposta di modifica del presente regolamento, alla luce dell'esito della valutazione di cui al paragrafo 2.

Articolo 25

Abrogazione

1. La direttiva 2014/94/UE e i regolamenti delegati (UE) 2019/1745 e (UE) 2021/1444 sono abrogati a decorrere dal 13 aprile 2024.
2. I riferimenti alla direttiva 2014/94/UE si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 26

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal 13 aprile 2024.

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

Fatto a Strasburgo, il 13 settembre 2023

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

J. M. ALBARES BUENO

ALLEGATO I

Comunicazione

La relazione nazionale sullo stato dei lavori di cui all'articolo 15, paragrafo 1, deve comprendere quanto meno gli elementi seguenti.

1. Fissazione degli obiettivi:

a) proiezioni di diffusione dei veicoli al 31 dicembre degli anni 2025, 2030 e 2035 per:

- veicoli leggeri, distinguendo tra veicoli leggeri elettrici a batteria, veicoli leggeri ibridi plug-in e veicoli leggeri alimentati a idrogeno;
- veicoli pesanti, distinguendo tra veicoli pesanti elettrici a batteria e veicoli pesanti alimentati a idrogeno;

b) obiettivi per il 31 dicembre degli anni 2025, 2027, 2030 e 2035 per:

- infrastruttura di ricarica per i veicoli leggeri elettrici: numero di stazioni di ricarica e potenza di uscita (classificazione delle stazioni di ricarica conformemente all'allegato III);
- sviluppo di stazioni di ricarica non accessibili al pubblico per i veicoli elettrici leggeri, ove applicabile;
- infrastruttura di ricarica dedicata ai veicoli elettrici pesanti: numero di stazioni di ricarica e potenza di uscita;
- sviluppo di stazioni di ricarica non accessibili al pubblico per i veicoli elettrici pesanti, ove applicabile;
- stazioni di rifornimento di idrogeno: numero di stazioni di rifornimento, capacità delle stazioni di rifornimento e connettore fornito;
- stazioni stradali di rifornimento di metano liquefatto: numero di stazioni di rifornimento e capacità delle stazioni;
- punti di rifornimento di metano liquefatto nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione (porto) e della capacità per porto;
- fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione esatta (porto) e della capacità di ciascuna installazione situata nel porto;
- fornitura di energia elettrica da terra nei porti di navigazione interna della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T, con indicazione dell'ubicazione (porto) e della capacità;
- fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento, numero di installazioni per aeroporto della rete centrale TEN-T o per aeroporto della rete globale TEN-T;
- altri obiettivi nazionali per i quali non vige obbligatorietà a livello di Unione, ove applicabile. Per l'infrastruttura per i combustibili alternativi nei porti, negli aeroporti e per il trasporto ferroviario devono essere comunicate ubicazione e capacità/dimensioni dell'installazione.

2. Tassi di utilizzo: per le categorie di cui al punto 1, lettera b), comunicazione del grado di utilizzo di tali infrastrutture.

3. Livello di conseguimento degli obiettivi nazionali comunicati per la diffusione dei combustibili alternativi nei diversi modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo):

- livello di conseguimento degli obiettivi di realizzazione dell'infrastruttura di cui al punto 1, lettera b), per tutti i modi di trasporto applicabili, in particolare per quanto riguarda stazioni di ricarica, sistemi stradali elettrici (se del caso), stazioni di rifornimento di idrogeno, fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi e di navigazione interna, bunkeraggio di metano liquefatto nei porti marittimi della rete centrale TEN-T, altra infrastruttura per combustibili alternativi nei porti, fornitura di energia elettrica agli aeromobili in stazionamento;
- per i punti di ricarica, indicazione del rapporto tra infrastrutture pubbliche e private;
- realizzazione dell'infrastruttura per combustibili alternativi all'interno dei nodi urbani;

4. L'esame dei casi in cui gli Stati membri si sono avvalsi delle deroghe stabilite all'articolo 3, paragrafi 6, 7 e 8, all'articolo 4, paragrafi 6, 7 e 8, e all'articolo 6, paragrafo 4.

5. Misure legali: informazioni sulle misure legali, che possono consistere in misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per zone di parcheggio, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di ricarica e di rifornimento.
 6. Informazioni sulle misure strategiche a sostegno dell'attuazione del quadro strategico nazionale, tra cui:
 - incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi o per la costruzione dell'infrastruttura;
 - disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e la relativa infrastruttura;
 - uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti;
 - incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie riservate.
 7. Sostegno pubblico alla realizzazione e alla produzione, tra cui:
 - stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo);
 - stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo;
 - valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi.
 8. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione: stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione riguardo ai combustibili alternativi.
-

ALLEGATO II

Specifiche tecniche

1. Specifiche tecniche per la fornitura di energia elettrica per il trasporto su strada
 - 1.1. Punti di ricarica di potenza standard per i veicoli a motore:
 - i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017.
 - 1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli a motore:
 - i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014;
 - i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017;
 - i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014.
 - 1.3. Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L:

i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico riservati ai veicoli elettrici della categoria L fino a 3,7 kW devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di uno dei seguenti elementi:

 - a) prese fisse o connettori per veicoli del tipo 3A, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017 (per la carica in modalità 3);
 - b) prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (per la carica in modalità 1 o 2).
 - 1.4. Punti di ricarica di potenza standard e punti di ricarica di potenza elevata per autobus elettrici:
 - i punti di ricarica di potenza standard e i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) per gli autobus elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2017;
 - i punti di ricarica di potenza standard e i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per gli autobus elettrici devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato "Combo 2", quali descritti nella norma EN 62196-3:2014.
 - 1.5. I dispositivi automatizzati di interfaccia di contatto per gli autobus elettrici a ricarica conduttiva in modalità 4, conformemente alla norma EN 61851-23-1:2020, devono essere dotati almeno di interfacce meccaniche ed elettriche quali definite nella norma EN 50696:2021, per quanto riguarda:
 - i dispositivi di connessione automatizzati (*automated connection device* – ACD) montati sull'infrastruttura (pantografo);
 - i dispositivi di connessione automatizzati (ACD) montati sul tetto del veicolo;
 - i dispositivi di connessione automatizzati (ACD) montati al di sotto del veicolo;
 - i dispositivi di connessione automatizzati (ACD) montati sull'infrastruttura e con connessione al lato o al tetto del veicolo.
 - 1.6. Specifiche tecniche relative al connettore per la ricarica dei veicoli elettrici pesanti (ricarica CC).
 - 1.7. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per le autovetture e i veicoli elettrici leggeri.
 - 1.8. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli elettrici pesanti.

- 1.9. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per le autovetture e i veicoli elettrici leggeri.
- 1.10. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per i veicoli elettrici pesanti.
- 1.11. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per gli autobus elettrici.
- 1.12. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili dinamica induttiva per gli autobus elettrici.
- 1.13. Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici per l'alimentazione elettrica dinamica da linee aeree attraverso un pantografo per veicoli elettrici pesanti.
- 1.14. Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per autovetture elettriche, veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti.
- 1.15. Specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per i veicoli elettrici della categoria L.
- 1.16. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per le autovetture elettriche e i veicoli elettrici leggeri.
- 1.17. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione delle batterie per i veicoli elettrici pesanti.
- 1.18. Specifiche tecniche per le stazioni di ricarica al fine di garantire l'accesso agli utenti con disabilità.
2. Specifiche tecniche per lo scambio di comunicazioni nel settore di ricarica dei veicoli elettrici
 - 2.1. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*).
 - 2.2. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il punto di ricarica e il sistema di gestione del punto di ricarica (comunicazione *back-end*).
 - 2.3. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il gestore del punto di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità elettrica e le piattaforme di e-roaming.
 - 2.4. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il gestore del punto di ricarica e i gestori dei sistemi di distribuzione.
3. Specifiche tecniche per la fornitura di idrogeno per i veicoli di trasporto su strada
 - 3.1. I punti di rifornimento di idrogeno situati all'aperto che erogano idrogeno gassoso usato come carburante per veicoli a motore devono essere conformi almeno ai requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127:2020.
 - 3.2. Le caratteristiche qualitative dell'idrogeno erogato presso i punti di rifornimento per i veicoli a motore devono essere conformi ai requisiti descritti nella norma EN 17124:2022. I metodi per garantire il rispetto della qualità dell'idrogeno sono anch'essi descritti nella norma.
 - 3.3. L'algoritmo di rifornimento deve essere conforme ai requisiti della norma EN 17127:2020.
 - 3.4. Una volta concluso il processo di certificazione della norma EN ISO 17268:2020, i connettori per veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso devono essere conformi almeno a detta norma.

- 3.5. Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compresso) per i veicoli pesanti.
- 3.6. Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno liquefatto per i veicoli pesanti.
4. Specifiche tecniche per il metano per il trasporto su strada
 - 4.1. I punti di rifornimento di gas naturale compresso (GNC) per i veicoli a motore devono essere conformi a una pressione di alimentazione (pressione di servizio) di 20,0 MPa (200 bar) a 15 °C. È ammessa una pressione massima di alimentazione di 26,0 MPa con "compensazione della temperatura" di cui alla norma EN ISO 16923:2018.
 - 4.2. Il profilo del connettore deve essere conforme al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo alle parti I e II della norma EN ISO 14469:2017.
 - 4.3. I punti di rifornimento di metano liquefatto per i veicoli a motore devono essere conformi a una pressione di alimentazione inferiore alla pressione di esercizio massima autorizzata del serbatoio del veicolo, come indicato nella norma EN ISO 16924:2018 "Stazioni di rifornimento per gas naturale – Stazioni a GNL per il rifornimento dei veicoli". Inoltre, il profilo del connettore deve essere conforme alla norma EN ISO 12617:2017 "Veicoli stradali – Connettore di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) – Connettore a 3,1 MPa".
5. Specifiche tecniche per la fornitura di energia elettrica per il trasporto marittimo e la navigazione interna
 - 5.1. La fornitura di energia elettrica da terra per le navi adibite alla navigazione marittima, compresi la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, deve essere conforme almeno alle specifiche tecniche della norma IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 per i collegamenti a terra ad alta tensione.
 - 5.2. Spine, prese fisse e connettori per navi per i collegamenti a terra ad alta tensione devono essere conformi almeno alla specifica tecnica della norma IEC 62613-1:2019.
 - 5.3. La fornitura di energia elettrica da terra per le navi adibite alla navigazione interna deve essere conforme almeno alla norma EN 15869-2:2019 o alla norma EN 16840:2017 a seconda del fabbisogno energetico.
 - 5.4. Specifiche tecniche per i punti di ricarica delle batterie a terra per le navi adibite alla navigazione marittima, comprese l'interconnettività e l'interoperabilità dei sistemi per le navi adibite alla navigazione marittima.
 - 5.5. Specifiche tecniche per i punti di ricarica delle batterie a terra per le navi adibite alla navigazione interna, comprese l'interconnettività e l'interoperabilità dei sistemi per le navi adibite alla navigazione interna.
 - 5.6. Specifiche tecniche per le interfacce di comunicazione nave-porto alla rete per i sistemi automatizzati di alimentazione elettrica da terra (*on-shore power supply* – OPS) e di ricarica delle batterie per le navi adibite alla navigazione marittima.
 - 5.7. Specifiche tecniche per le interfacce di comunicazione nave-porto alla rete per i sistemi automatizzati di alimentazione elettrica da terra (OPS) e di ricarica delle batterie per le navi adibite alla navigazione interna.
 - 5.8. Ove tecnicamente possibile, specifiche tecniche per la sostituzione e la ricarica delle batterie nelle stazioni a terra per le navi adibite alla navigazione interna.
6. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di idrogeno per il trasporto marittimo e la navigazione interna
 - 6.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno gassoso (compresso) per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione marittima.

- 6.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno gassoso (compresso) per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione interna.
- 6.3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno liquefatto per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione marittima.
- 6.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di idrogeno liquefatto per le navi alimentate a idrogeno adibite alla navigazione interna.
7. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di metanolo per il trasporto marittimo e la navigazione interna
- 7.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di metanolo per le navi alimentate a metanolo adibite alla navigazione marittima.
- 7.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di metanolo per le navi alimentate a metanolo adibite alla navigazione interna.
8. Specifiche tecniche per il bunkeraggio di ammoniaca per il trasporto marittimo e la navigazione interna
- 8.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di ammoniaca per le navi alimentate ad ammoniaca adibite alla navigazione marittima.
- 8.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento e il bunkeraggio di ammoniaca per le navi alimentate ad ammoniaca adibite alla navigazione interna.
9. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di metano liquefatto per il trasporto marittimo e la navigazione interna
- 9.1. I punti di rifornimento di metano liquefatto per le navi adibite alla navigazione marittima che non sono contemplati dal codice internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti (codice IGC) devono essere conformi almeno alla norma EN ISO 20519:2017.
- 9.2. I punti di rifornimento di metano liquefatto per le navi adibite alla navigazione interna devono essere conformi almeno alla norma EN ISO 20519:2017 (parti da 5.3 a 5.7) unicamente a fini di interoperabilità.
10. Specifiche tecniche relative all'etichettatura dei combustibili
- 10.1. L'etichetta "Combustibili - Identificazione della compatibilità dei veicoli - Espressione grafica per l'informazione agli utenti" deve essere conforme alla norma EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. L'etichetta "Identificazione della compatibilità dei veicoli e delle infrastrutture - Espressione grafica per l'informazione agli utenti sull'alimentazione dei veicoli elettrici" deve essere conforme almeno alla norma EN 17186:2019.
- 10.3. Metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi stabilita dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/732 della Commissione ⁽¹⁾.
- 10.4. Specifiche tecniche per le stazioni di ricarica elettrica e le strutture di rifornimento di idrogeno per il trasporto ferroviario.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/732 della Commissione, del 17 maggio 2018, relativo a una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi a norma della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 123 del 18.5.2018, pag. 85).

ALLEGATO III

Obblighi di comunicazione per quanto riguarda la diffusione dei veicoli elettrici e la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico

1. Gli Stati membri devono classificare le loro relazioni per quanto riguarda la diffusione dei veicoli elettrici come segue:
 - veicoli elettrici a batteria, distinguendo tra le categorie M₁, N₁, M_{2/3} e N_{2/3};
 - veicoli ibridi plug-in, distinguendo tra le categorie M₁, N₁, M_{2/3} e N_{2/3}.
2. Gli Stati membri devono classificare le loro relazioni per quanto riguarda l'installazione dei punti di ricarica accessibili al pubblico come segue:

Categoria	Sottocategoria	Potenza di uscita massima	Definizione ai sensi dell'articolo 2 del presente regolamento
Categoria 1 (CA)	Punto di ricarica CA lenta, monofase	$P < 7,4 \text{ kW}$	Punto di ricarica di potenza standard
	Punto di ricarica CA di velocità media, trifase	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CA rapida, trifase	$P > 22 \text{ kW}$	Punto di ricarica di potenza elevata
Categoria 2 (CC)	Punto di ricarica CC lenta	$P < 50 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CC rapida	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CC ultrarapida - livello 1	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Punto di ricarica CC ultrarapida - livello 2	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. I seguenti dati devono essere forniti distinguendo tra infrastruttura di ricarica per i veicoli leggeri accessibile al pubblico e infrastruttura di ricarica per i veicoli pesanti accessibile al pubblico:
 - numero di punti di ricarica, da indicare per ciascuna delle categorie di cui al punto 2;
 - numero di stazioni di ricarica, da indicare per ciascuna delle categorie di cui al punto 2;
 - potenza di uscita aggregata totale delle stazioni di ricarica.

ALLEGATO IV

Tavola di concordanza

Direttiva 2014/94/UE	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	Articolo 14
Articolo 4	Articoli 3, 4, 5, 9 e 10
Articolo 5	Articolo 6
–	Articolo 7
Articolo 6	Articoli 8 e 11
–	Articolo 12
–	Articolo 13
Articolo 7	Articolo 19
Articolo 8	Articolo 22
Articolo 9	Articolo 23
Articolo 10	Articoli 15, 16 e 24
–	Articolo 17
–	Articolo 18
–	Articolo 20
–	Articolo 21
–	Articolo 25
Articolo 11	–
Articolo 12	Articolo 26
Articolo 13	–
Allegato I	Allegato I
Allegato II	Allegato II
–	Allegato III

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il trasporto marittimo rappresenta circa il 75 % del commercio estero dell'Unione e il 31 % del suo commercio interno in termini di volume. Ogni anno nei porti degli Stati membri si imbarcano o sbarcano 400 milioni di passeggeri, di cui circa 14 milioni sulle navi da crociera. Il trasporto marittimo è pertanto una componente essenziale del sistema di trasporto dell'Unione e svolge un ruolo cruciale per l'economia dell'Unione. Il mercato del trasporto marittimo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici all'interno e all'esterno dell'Unione, per cui è indispensabile garantire condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto marittimo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro politico chiaro e armonizzato nell'ambito del quale gli operatori del trasporto marittimo, i porti e altri operatori del settore possano operare in condizioni di pari opportunità. Qualora si verificassero distorsioni del mercato, queste rischiano di mettere gli operatori del trasporto marittimo o i porti in una posizione di svantaggio rispetto ai loro concorrenti del settore del trasporto marittimo o di altri settori dei trasporti. A sua volta, tale svantaggio può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto marittimo, meno posti di lavoro e una perdita di connettività per i cittadini e le imprese.
- (2) Secondo la relazione 2022 sull'economia blu dell'UE, l'economia blu dell'UE ha creato un totale di circa 5,7 milioni di posti di lavoro nel 2014, di cui 3,2 milioni sono stati creati attraverso l'impiego diretto nei settori consolidati e altri 2,5 milioni attraverso le rispettive catene di approvvigionamento. Tale relazione afferma altresì che nel 2014 i soli porti marittimi dell'Unione hanno generato circa 2,5 milioni di posti di lavoro (diretti e indiretti). Di tali posti di lavoro, solo circa 0,5 milioni sono rilevati dalle statistiche settoriali, in quanto i porti marittimi generano occupazione e benefici economici in altri settori quali la logistica e i servizi di trasporto marittimo. I sette settori consolidati dell'economia blu dell'UE hanno generato un valore aggiunto lordo pari a 183,9 miliardi di EUR nel 2019 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ GU C 152 del 6.4.2022, pag. 145.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'11 luglio 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 25 luglio 2023.

⁽³⁾ Commissione europea, direzione generale degli Affari marittimi e della pesca, Centro comune di ricerca, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., The EU blue economy report 2022, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Secondo il documento di lavoro della Commissione che accompagna la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro», rispetto ad altri modi di trasporto il trasporto marittimo rimane quello più efficiente in termini di emissioni di carbonio per tonnellata al chilometro. Allo stesso tempo, il traffico navale da e verso i porti appartenenti allo Spazio economico europeo genera circa l'11 % delle emissioni totali di anidride carbonica (CO₂) dell'Unione derivanti dai trasporti e dal 3 al 4 % del totale delle emissioni di CO₂ dell'Unione. In assenza di ulteriori interventi, si prevede un aumento delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo. Tutti i settori dell'economia dell'Unione devono contribuire al rapido azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra al più tardi nel 2050, come sancito dal regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. È quindi essenziale che l'Unione stabilisca un percorso adeguato per una rapida transizione ecologica del settore del trasporto marittimo, che contribuirebbe altresì a mantenere e a promuovere ulteriormente la leadership globale dell'Unione in relazione alle tecnologie, ai servizi e alle soluzioni verdi e a stimolare ulteriormente la creazione di posti di lavoro nelle relative catene del valore, mantenendo nel contempo la competitività.
- (4) Per rafforzare l'impegno dell'Unione in materia di clima nell'ambito dell'accordo di Parigi ⁽⁵⁾, adottato nel quadro della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici («accordo di Parigi»), il regolamento (UE) 2021/1119 mira a ridurre le emissioni di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e indirizza l'Unione verso un percorso per diventare climaticamente neutra al più tardi nel 2050. Inoltre, sono necessari vari strumenti strategici complementari per promuovere e velocizzare l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio prodotti in modo sostenibile, anche nel settore del trasporto marittimo, rispettando nel contempo il principio della neutralità tecnologica. Lo sviluppo delle tecnologie necessarie e la loro diffusione devono essere avviati entro il 2030 per prepararsi ai cambiamenti ancora più rapidi che seguiranno. È altresì essenziale promuovere l'innovazione e sostenere la ricerca a favore di innovazioni emergenti e future come i combustibili alternativi emergenti, la progettazione ecologica, i materiali a base biologica, la propulsione eolica e assistita dal vento.
- (5) Nel contesto della transizione verso combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e verso fonti di energia sostitutive, è essenziale garantire il corretto funzionamento del mercato del trasporto marittimo dell'Unione e una concorrenza leale nello stesso per quanto riguarda i combustibili per uso marittimo, che rappresentano una quota sostanziale dei costi delle società e degli operatori. Le misure politiche dovrebbero pertanto essere efficaci sotto il profilo dei costi. Le differenze nei requisiti in materia di combustibili tra gli Stati membri possono incidere in modo significativo sui risultati economici degli operatori navali e avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. Data la natura internazionale del trasporto marittimo, è facile che gli operatori navali facciano rifornimento nei paesi terzi e trasportino grandi quantità di combustibile, un fattore che potrebbe anche contribuire al rischio di una perdita di competitività dei porti dell'Unione rispetto ai porti dei paesi terzi. Tale situazione potrebbe comportare una rilocalizzazione delle emissioni di carbonio ed effetti negativi sulla competitività del settore se la disponibilità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei porti marittimi sotto la giurisdizione di uno Stato membro non fosse accompagnata da requisiti per il loro uso che si applicano a tutte le navi in arrivo o in partenza da porti marittimi sotto la giurisdizione degli Stati membri. Pertanto, il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a garantire che la penetrazione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel mercato dei combustibili per uso marittimo avvenga in condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto marittimo dell'Unione.
- (6) Il settore del trasporto marittimo è soggetto a una forte concorrenza internazionale. Le notevoli differenze esistenti fra gli oneri normativi dei diversi Stati di bandiera hanno spesso comportato pratiche indesiderate come il cambiamento di bandiera delle navi. La natura intrinsecamente globale del settore accentua l'importanza di un approccio neutrale rispetto alla bandiera battuta dalle navi e di un ambiente normativo favorevole, che contribuirebbe ad attirare nuovi investimenti e a salvaguardare la competitività dei porti, degli armatori e degli operatori navali dell'Unione.

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

⁽⁵⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (7) Al fine di produrre un effetto su tutte le attività del settore del trasporto marittimo, il presente regolamento dovrebbe applicarsi alla metà dell'energia usata da una nave che effettua tratte che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto non soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, alla metà dell'energia usata da una nave che effettua tratte che partono da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e che arrivano in un porto non soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, alla totalità dell'energia usata da una nave che effettua tratte che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e all'energia usata all'ormeggio in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Un tale quadro di applicazione garantirebbe l'efficacia del presente regolamento, aumentando inoltre l'impatto positivo di tale quadro sull'ambiente. Tale quadro dovrebbe limitare il rischio che alcuni scali sfuggano al controllo e il rischio di delocalizzazione delle attività di reinstradamento al di fuori dell'Unione. Al fine di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo ed evitare distorsioni nel mercato interno, condizioni di parità tra gli operatori del trasporto marittimo e tra i porti con riguardo a tutti i viaggi in arrivo o in partenza da porti sotto la giurisdizione degli Stati membri, nonché con riguardo alla sosta delle navi in tali porti, dovrebbero essere assicurate da norme uniformi stabilite nel presente regolamento.
- (8) È essenziale che la Commissione e le autorità competenti degli Stati membri garantiscano costantemente che le loro procedure amministrative rispecchino le migliori prassi e che adottino misure per assicurare la coerenza, evitare duplicazioni nella legislazione settoriale e semplificare l'applicazione del presente regolamento, riducendo così al minimo gli oneri amministrativi a carico degli armatori, degli operatori navali, dei porti e dei verificatori.
- (9) Al fine di garantire il necessario livello di certezza del diritto e degli investimenti, è opportuno che il presente regolamento sia coerente con il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾, la direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾, una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾, il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾ e la direttiva n. 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾ per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio ⁽¹¹⁾, e una direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione). Tale congruenza dovrebbe assicurare un quadro legislativo coerente per il settore del trasporto marittimo, che contribuisca ad aumentare in modo significativo la produzione di combustibili alternativi sostenibili, garantirebbe la realizzazione dell'infrastruttura necessaria e promuoverebbe l'uso di tali combustibili in una quota sempre crescente di navi.
- (10) È opportuno svolgere consultazioni tra l'ente di gestione del porto, gli utenti del porto e le altre parti interessate, come previsto all'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹²⁾, al fine di coordinare la disponibilità dei servizi portuali per quanto riguarda la fornitura di combustibile alternativo pianificata e realizzata nei porti, nonché in relazione alla domanda prevista delle navi che fanno scalo in tali porti.

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE (Cfr. la pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale).

⁽⁷⁾ Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa alla costituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

⁽¹⁰⁾ Direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998 relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58).

⁽¹¹⁾ Direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio, del 20 aprile 2015, che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel (GU L 107 del 25.4.2015, pag. 26).

⁽¹²⁾ Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1).

- (11) Le norme stabilite nel presente regolamento dovrebbero applicarsi in modo non discriminatorio alle navi, indipendentemente dalla loro bandiera. Per motivi di coerenza con le norme dell'Unione e internazionali nel settore del trasporto marittimo, e al fine di limitare gli oneri amministrativi, il presente regolamento dovrebbe applicarsi alle navi di stazza lorda (GT) superiore a 5 000 tonnellate lorde, ma non dovrebbe applicarsi alle navi da guerra, ai macchinari navali ausiliari, ai pescherecci, alle imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, alle navi senza mezzi di propulsione meccanica o alle navi di Stato usate per scopi non commerciali. Anche se rappresentano solo il 55 % circa di tutte le navi che fanno scalo nei porti a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾, le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate sono responsabili di circa il 90 % delle emissioni di CO₂ del settore del trasporto marittimo. La Commissione dovrebbe riesaminare periodicamente la situazione al fine di estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento alle navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate.
- (12) Gli Stati membri che non dispongono di porti marittimi sul loro territorio, di verificatori accreditati, di navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, e che non sono Stati di riferimento ai sensi del presente regolamento non devono adottare alcuna misura in relazione ai rispettivi requisiti ai sensi del presente regolamento fintantoché sussistono tali circostanze.
- (13) Dato l'aumento delle spese per le navi che soddisfano i requisiti del presente regolamento, l'assenza di una misura globale aggrava il rischio di elusione. Gli scali di tipo «elusivo» in porti al di fuori dell'Unione e la delocalizzazione delle attività di trasbordo verso porti al di fuori dell'Unione non solo ridurrebbero i benefici ambientali derivanti dall'internalizzazione del costo delle emissioni prodotte dalle attività di trasporto marittimo, ma potrebbero determinare emissioni aggiuntive a causa della distanza supplementare percorsa dalle navi per eludere l'applicazione del presente regolamento. È pertanto opportuno escludere dal concetto di «porto di scalo» alcune soste in porti non dell'Unione. Tale esclusione dovrebbe essere rivolta ai porti situati nelle vicinanze dell'Unione, dove il rischio di elusione è più significativo. Un limite di 300 miglia nautiche da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro costituisce una risposta proporzionata a tale comportamento elusivo, che bilancia l'onere supplementare e il rischio di elusione. Inoltre, l'esclusione dal concetto di porto di scalo dovrebbe riguardare solo le soste delle navi portacontainer in alcuni porti non dell'Unione, dove il trasbordo di container rappresenta la maggior parte del traffico di container. Per tali spedizioni il rischio di elusione, in assenza di misure di mitigazione, consiste anche in uno spostamento della piattaforma portuale verso porti al di fuori dell'Unione, aggravando gli effetti dell'elusione. Per garantire la proporzionalità e la parità di trattamento della misura globale, è opportuno tenere conto delle misure equivalenti a quelle del presente regolamento in vigore nei paesi terzi.
- (14) Al fine di tenere conto della situazione specifica delle regioni insulari, come sottolineato all'articolo 174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e della necessità di preservare la connettività delle isole e delle regioni periferiche dell'Unione con le regioni centrali dell'Unione, è opportuno consentire esenzioni temporanee per le tratte effettuate da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro situato su un'isola con meno di 200 000 residenti permanenti.
- (15) Tenendo conto delle caratteristiche e dei vincoli specifici delle regioni ultraperiferiche dell'Unione, in particolare della loro lontananza e insularità, è opportuno prestare particolare attenzione al mantenimento della loro accessibilità e connettività efficiente mediante il trasporto marittimo. Pertanto, per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, è opportuno includere nell'ambito di applicazione del presente regolamento solo la metà dell'energia usata per le tratte in arrivo o in partenza da un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica. Per le stesse ragioni, dovrebbero essere consentite esenzioni temporanee per le tratte tra un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e un altro porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e per quanto riguarda l'energia usata dalle navi durante la loro sosta nei porti di scalo delle corrispondenti regioni ultraperiferiche.

⁽¹³⁾ 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 (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

- (16) Gli Stati membri che non condividono una frontiera terrestre con alcun altro Stato membro dipendono in modo particolare dal loro collegamento marittimo con il resto dell'Unione, in particolare per mantenere la connettività necessaria per i loro cittadini. Tali Stati membri devono fare affidamento su contratti di servizio pubblico o su obblighi di servizio pubblico per conseguire l'obiettivo di mantenere la connettività attraverso le navi passeggeri. Dovrebbe essere consentita un'esenzione temporanea per permettere agli Stati membri di rispondere alla pressante necessità di fornire un servizio di interesse economico generale e di garantire la connettività nonché la coesione economica, sociale e territoriale.
- (17) Oltre alla possibilità generale per gli Stati membri di esentare i viaggi effettuati da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera verso isole con meno di 200 000 residenti permanenti, dovrebbe essere consentita un'esenzione analoga per i viaggi nazionali verso le isole effettuati nel quadro di un contratto di servizio pubblico o soggetti a un obbligo di servizio pubblico. Tali contratti e obblighi sono stati stabiliti dagli Stati membri al fine di garantire un adeguato livello di connettività con le regioni insulari a prezzi accessibili, che altrimenti non sarebbe stato conseguito dalle forze di mercato. Gli Stati membri dovrebbero avere facoltà di esentare temporaneamente tali viaggi effettuati da navi passeggeri tra la terraferma e un'isola dello stesso Stato membro, al fine di mantenere le condizioni alle quali sono stati stabiliti i contratti di servizio pubblico o gli obblighi di servizio pubblico e garantire la connettività costante, nonché la coesione economica, sociale e territoriale dell'isola interessata.
- (18) L'articolo 2, punto 1), del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio ⁽¹⁴⁾ stabilisce che i porti situati a Ceuta e Melilla sono trattati nello stesso modo dei porti situati su un'isola. Pur non essendo per loro natura porti insulari, la loro posizione geografica nell'Africa continentale e l'assenza di collegamenti terrestri con la Spagna fanno sì che, rispetto all'Europa continentale e in particolare alla Spagna, tali porti siano paragonabili a porti situati su un'isola. Ceuta e Melilla dovrebbero pertanto essere considerate porti insulari in relazione all'esenzione temporanea per il cabotaggio marittimo tra la terraferma di uno Stato membro e le isole sotto la sua giurisdizione.
- (19) La navigazione in presenza di ghiaccio, in particolare nelle zone settentrionali del Mar Baltico, nonché le caratteristiche tecniche delle navi di classe ghiaccio comportano costi aggiuntivi per il trasporto marittimo che potrebbero aumentare ulteriormente in conseguenza del presente regolamento. Tali costi aggiuntivi per le navi di classe ghiaccio dovuti alla navigazione in presenza di ghiaccio e alle loro caratteristiche tecniche dovrebbero essere attenuati al fine di mantenere condizioni di parità. Le società dovrebbero pertanto essere autorizzate ad applicare un quantitativo adeguato limitato per l'energia usata a bordo per le navi di classe ghiaccio. Inoltre, per un periodo di tempo limitato, il presente regolamento dovrebbe consentire di esentare una quota dell'energia aggiuntiva usata durante la navigazione in presenza di ghiaccio per i periodi specifici in cui le navi di classe ghiaccio affrontano condizioni di navigazione in presenza di ghiaccio. A tal fine, è opportuno stabilire una metodologia verificabile per consentire la correlazione tra la quota di energia esentata e le effettive condizioni di navigazione in presenza di ghiaccio. La Commissione dovrebbe riesaminare tale metodologia, in particolare alla luce della solidità del monitoraggio dei dati necessari per comunicare la distanza della navigazione in presenza di ghiaccio e l'energia aggiuntiva relativa, in vista di un'eventuale proroga di tale misura.
- (20) Il soggetto responsabile di assicurare la conformità al presente regolamento dovrebbe essere la società, definita come l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore e che, assumendosi tale responsabilità, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento, quale attuato nell'Unione dal regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁵⁾. La definizione di società ai sensi del presente regolamento è in linea con il sistema globale di rilevazione dei dati istituito nel 2016 dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

⁽¹⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

⁽¹⁵⁾ Regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2006, sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio (GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1).

- (21) Lo sviluppo e la diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche richiedono un approccio coordinato per far incontrare l'offerta, la domanda e la fornitura di infrastrutture di distribuzione adeguate. Sebbene l'attuale quadro normativo dell'Unione contempli già in parte la produzione di combustibili con la direttiva (UE) 2018/2001 e la distribuzione di combustibili con la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾, vi è anche la necessità di uno strumento che stabilisca livelli crescenti di domanda di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.
- (22) Sebbene strumenti quali la fissazione del prezzo del carbonio o gli obiettivi relativi all'intensità di carbonio delle attività promuovano miglioramenti in termini di efficienza energetica, essi non sono adatti a determinare una transizione significativa verso combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel breve e medio termine. È pertanto necessario un approccio normativo specifico per la diffusione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive, come l'energia eolica o elettrica.
- (23) L'intervento strategico volto a stimolare la domanda di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbe essere basato sugli obiettivi e rispettare il principio della neutralità tecnologica. Di conseguenza, è opportuno fissare limiti all'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi senza prescrivere l'uso di particolari combustibili o tecnologie. Tali limiti dovrebbero essere fissati in relazione a un valore di riferimento, corrispondente all'intensità media per flotta dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalle navi nel 2020, determinata sulla base dei dati monitorati e comunicati nel quadro del regolamento (UE) 2015/757 e della metodologia e dei valori predefiniti di cui agli allegati I e II del presente regolamento.
- (24) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio con un elevato potenziale di sostenibilità, maturità commerciale e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future. Ciò sosterrà la creazione di mercati dei combustibili innovativi e competitivi e garantirà, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di combustibili per uso marittimo sostenibili per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. A tal fine dovrebbero essere ammissibili i combustibili per uso marittimo sostenibili prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parti A e B, della direttiva (UE) 2018/2001, nonché i combustibili sintetici per uso marittimo. Sono essenziali in particolare i combustibili per uso marittimo sostenibili prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001, in quanto la tecnologia più matura sul piano commerciale per la produzione di tali combustibili per uso marittimo che mira a decarbonizzare il trasporto marittimo sarà disponibile già a breve termine.
- (25) Il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni si verifica quando la coltivazione di colture per biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa incide sulla produzione tradizionale di colture alimentari e foraggiere. Tale domanda aggiuntiva accresce la pressione sui terreni e può spingere a estendere i terreni agricoli in aree che presentano elevate scorte di carbonio, come foreste, zone umide e torbiere, causando ulteriori emissioni di gas a effetto serra e perdita di biodiversità. La ricerca ha dimostrato che la portata di tale effetto dipende da una serie di fattori, tra cui il tipo di materie prime utilizzata per la produzione di combustibile, il livello di domanda aggiuntiva di materie prime derivante dall'uso di biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa e la misura in cui i terreni che presentano elevate scorte di carbonio sono protetti in tutto il mondo. Il livello di emissioni di gas a effetto serra causate dal cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni non può essere determinato in modo inequivocabile con il livello di precisione richiesto per la determinazione dei fattori di emissione richiesti dall'applicazione del presente regolamento. Tuttavia, è dimostrato che tutti i combustibili prodotti a partire da materie prime provocano un cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni a vari livelli. Oltre alle emissioni di gas a effetto serra legate al cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, che è in grado di annullare, in tutto o in parte, le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra dei singoli biocarburanti, bioliquidi o combustibili da biomassa, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni comporta rischi per la biodiversità. Tali rischi sono particolarmente gravi in relazione a un'espansione della produzione potenzialmente elevata, determinata da un aumento significativo della domanda. Di conseguenza l'uso di combustibili ottenuti da colture alimentari e foraggiere non dovrebbe essere promosso ai sensi del presente regolamento. La direttiva (UE) 2018/2001 limita già e fissa un tetto al contributo di tali biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa agli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti stradali e ferroviari, tenuto conto dei loro minori benefici ambientali, delle prestazioni inferiori in termini di potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e delle preoccupazioni più generali in materia di sostenibilità.

⁽¹⁶⁾ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

- (26) Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e incoraggiare in tal modo lo sviluppo precoce del mercato e la diffusione delle tecnologie di combustibili più sostenibili e innovative con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future, è necessario un incentivo specifico per i combustibili rinnovabili di origine non biologica (renewable fuels of non-biological origin – RFNBO). Tale incentivo è giustificato dal fatto che tali tipi di combustibili presentano un elevato potenziale ai fini dell'introduzione delle energie rinnovabili nel mix di combustibili per il trasporto marittimo, dal loro notevole potenziale di decarbonizzazione, nonché dai loro costi di produzione stimati a breve e medio termine. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici possono consentire un risparmio di emissioni fino al 100 % rispetto ai combustibili fossili. Essi presentano inoltre considerevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di combustibili sostenibili per quanto riguarda l'efficienza delle risorse del processo di produzione, in particolare in ordine al consumo idrico. Tuttavia, i costi di produzione degli RFNBO sono attualmente molto più elevati rispetto al prezzo di mercato dei carburanti convenzionali e si prevede che continueranno a esserlo a medio termine. Il presente regolamento dovrebbe pertanto prevedere una combinazione di misure volte a garantire il sostegno all'adozione di RFNBO sostenibili, tra cui la possibilità di utilizzare un «moltiplicatore» fino alla fine del 2033, che consenta di conteggiare due volte l'energia prodotta da RFNBO. Inoltre, un sotto-obiettivo del 2 % di RFNBO dovrebbe applicarsi a partire dal 2034 se, in seguito al monitoraggio del mercato, la Commissione riferisce che la quota di RFNBO nei combustibili bunker utilizzati nel trasporto marittimo dalle navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento è inferiore all'1 % entro il 2031. Tale combinazione di misure a sostegno degli RFNBO è destinata a fornire agli operatori navali e ai fornitori di combustibile un segnale circa l'opportunità di investimento ai fini dell'adozione di questo tipo di combustibile rinnovabile, scalabile e sostenibile, dal momento che fornisce sia un obiettivo finale — che offre certezza ai fornitori di combustibile in merito alla futura domanda minima — sia l'opportunità di trovare la maniera più efficiente per adeguare il mercato di conseguenza. Dato che il mercato degli RFNBO per uso marittimo deve ancora svilupparsi, il presente regolamento prevede salvaguardie e flessibilità rispetto a diversi possibili scenari di diffusione sul mercato.
- (27) Sebbene gli RFNBO presentino un elevato potenziale per soddisfare le esigenze di decarbonizzazione nel settore marittimo, è possibile che anche altri combustibili presentino un potenziale di decarbonizzazione comparabile. Fattori quali la maturità tecnologica o la disponibilità per il settore marittimo possono incidere sull'adozione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei diversi porti. È pertanto essenziale garantire la neutralità tecnologica ed evitare di discriminare indebitamente altri combustibili che conseguono riduzioni dell'intensità dei gas a effetto serra analoghe a quelle degli RFNBO nonché evitare di penalizzare le navi che utilizzano tali combustibili. A tal fine, è importante osservare che la soglia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 70 % richiesta per gli RFNBO, come stabilito, dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva n. 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio. Tale soglia può essere raggiunta anche da combustibili diversi dagli RFNBO, di origine biologica o sintetica.
- (28) Attualmente il settore marittimo presenta livelli insignificanti di domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, bioliquidi e combustibili da biomassa, dal momento che oltre il 99 % dei combustibili per uso marittimo attualmente utilizzati sono di origine fossile. La non ammissibilità dei combustibili ottenuti da colture alimentari e foraggere ai fini del contributo agli obiettivi del presente regolamento riduce inoltre al minimo il rischio di rallentare la decarbonizzazione del settore dei trasporti, che potrebbe altrimenti derivare dal passaggio dal trasporto stradale al trasporto marittimo dei biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere. È essenziale ridurre al minimo tale passaggio, poiché il trasporto su strada rimane di gran lunga il settore dei trasporti più inquinante e il trasporto marittimo attualmente utilizza prevalentemente combustibili di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, bioliquidi e combustibili da biomassa, promuovendone l'uso a norma del presente regolamento. Di conseguenza, poiché tutti i tipi di combustibili ottenuti da colture alimentari e foraggere causano emissioni aggiuntive di gas a effetto serra e perdita di biodiversità, i loro fattori di emissione vanno ritenuti pari a quelli della filiera meno favorevole.
- (29) I lunghi tempi di realizzazione associati allo sviluppo e alla diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche per il trasporto marittimo, come pure la lunga vita media delle navi che oscilla solitamente tra i 25 e i 30 anni, richiedono un'azione rapida e l'istituzione di un quadro normativo a lungo termine chiaro e prevedibile che faciliti la pianificazione e gli investimenti da parte di tutti i portatori di interessi. Un tale quadro normativo faciliterà lo sviluppo e la diffusione di nuovi combustibili e soluzioni energetiche per il trasporto marittimo e incoraggerà gli investimenti dei portatori di interessi. Dovrebbe inoltre definire limiti per l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi fino al 2050. Tali limiti dovrebbero diventare più ambiziosi nel tempo al fine di riflettere lo sviluppo tecnologico e l'aumento della produzione di combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio previsti.

- (30) Il presente regolamento dovrebbe stabilire la metodologia e la formula per il calcolo dell'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave. Tale formula dovrebbe basarsi sul consumo di combustibile comunicato dalle navi e tenere conto dei fattori di emissione pertinenti dei combustibili consumati. La metodologia dovrebbe anche riflettere l'uso di fonti di energia sostitutive, come l'energia eolica o elettrica.
- (31) Al fine di fornire un quadro più completo delle prestazioni ambientali delle varie fonti di energia, le prestazioni in termini di emissioni di gas a effetto serra dei combustibili dovrebbero essere valutate in base al principio «well-to-wake» («dal pozzo alla scia»), tenendo conto dell'impatto della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo dell'energia. L'obiettivo è fornire incentivi per le tecnologie e le filiere di produzione che offrono una minore impronta di gas a effetto serra e benefici reali rispetto ai combustibili convenzionali esistenti.
- (32) Le prestazioni «well-to-wake» («dal pozzo alla scia») dei combustibili per uso marittimo rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbero essere stabilite utilizzando fattori di emissione certificati, predefiniti o reali, che includano le emissioni «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio») e le emissioni «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia»). Ai fini del presente regolamento, dovrebbero essere utilizzati soltanto i fattori di emissione «well-to-tank» predefiniti e i fattori di emissione di CO₂ «tank-to-wake» predefiniti per combustibili fossili.
- (33) In caso di progressi tecnologici concernenti le nuove tecnologie di abbattimento dei gas a effetto serra, quali la cattura del carbonio a bordo, la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di riflettere, nelle formule per il calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra e del saldo di conformità di cui rispettivamente agli allegati I e IV, il contributo di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni dirette di gas a effetto serra a bordo delle navi.
- (34) Per promuovere l'uso di fonti di energia che causino complessivamente una minore impronta di gas a effetto serra è necessario un approccio globale relativo alle più importanti emissioni di gas a effetto serra (CO₂, CH₄ e N₂O). Al fine di riflettere il potenziale di riscaldamento globale del metano e dei protossidi di azoto, il limite fissato dal presente regolamento dovrebbe pertanto essere espresso in termini di «CO₂ equivalente».
- (35) L'uso di fonti di energia rinnovabili e di sistemi di propulsione alternativi, come l'energia eolica e solare, riduce notevolmente l'intensità dei gas a effetto serra dell'uso complessivo di energia da parte delle navi. Le difficoltà che si incontrano nel misurare e quantificare con precisione queste fonti di energia (intermittenza dell'uso di energia, trasferimento diretto come propulsione, ecc.) non dovrebbero impedirne il riconoscimento nell'uso complessivo di energia delle navi mediante approssimazioni del loro contributo al saldo di conformità della nave.
- (36) L'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi (ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolato) nei porti è motivo di grande preoccupazione per le aree costiere e le città portuali. È pertanto opportuno imporre obblighi specifici e rigorosi per ridurre le emissioni delle navi ormeggiate alla banchina.
- (37) L'obbligo per i porti di fornire alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply – OPS) di cui al regolamento (UE) 2023/1804, dovrebbe essere accompagnato da un obbligo corrispondente a norma del presente regolamento che imponga alle navi di collegarsi all'infrastruttura OPS mentre sono ormeggiate alla banchina, al fine di garantire l'efficacia di tale infrastruttura ed evitare il rischio di attivi non recuperabili.
- (38) L'uso dell'OPS riduce l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi, nonché la quantità di emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. Considerate le quote crescenti di energia rinnovabile e di fonti energetiche prive di combustibili fossili nel mix energetico dell'Unione, l'OPS rappresenta un tipo di alimentazione sempre più pulito a disposizione delle navi. Sebbene la direttiva 2014/94/UE disciplini solo la fornitura di punti di connessione OPS, la domanda e, di conseguenza, la diffusione di tale tecnologia sono rimaste limitate. Pertanto, dovrebbero essere stabilite norme specifiche per imporre l'uso di OPS alle portacontainer e alle navi passeggeri, dato che queste sono le categorie di navi che, secondo i dati raccolti nel 2018 nel quadro del regolamento (UE) 2015/757, producono la quantità più elevata di emissioni per nave mentre sono ormeggiate alla banchina.

- (39) Oltre all'OPS, altre tecnologie potrebbero offrire benefici ambientali equivalenti nei porti. Qualora si dimostri che l'uso di una tecnologia alternativa è equivalente all'uso dell'OPS, una nave dovrebbe essere esentata dall'obbligo di usare l'OPS.
- (40) Diversi progetti e soluzioni di OPS sono stati testati per le navi all'ancoraggio, ma attualmente non è disponibile alcuna soluzione tecnica matura e scalabile. Per questo motivo, l'obbligo di usare l'OPS dovrebbe essere limitato, in linea di principio, alle navi ormeggiate alla banchina. Tuttavia, la Commissione dovrebbe riesaminare periodicamente la situazione al fine di estendere tale obbligo alle navi all'ancoraggio quando le tecnologie necessarie saranno sufficientemente mature. Nel frattempo, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a imporre, in certi casi, l'obbligo di usare l'OPS sulle navi all'ancoraggio, ad esempio nei porti che sono già dotati di tale tecnologia o che si trovano in zone in cui dovrebbe essere evitata qualsiasi forma di inquinamento.
- (41) È inoltre opportuno prevedere deroghe all'obbligo di usare l'OPS per una serie di ragioni obiettive, previa verifica da parte dell'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo o di qualsiasi soggetto debitamente autorizzato, dopo aver consultato i soggetti pertinenti, se del caso. Tali eccezioni dovrebbero essere limitate agli scali non programmati che non sono effettuati su base sistematica, per motivi di sicurezza o per salvare vite in mare, alle soste brevi di navi ormeggiate alla banchina per meno di due ore (ossia il tempo minimo necessario per il collegamento), ai casi di indisponibilità o incompatibilità dell'OPS, all'uso di energia prodotta a bordo in situazioni di emergenza, alla manutenzione e alle prove funzionali.
- (42) Nei porti che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) 2023/1804, le deroghe applicabili in caso di indisponibilità o incompatibilità dell'OPS dovrebbero essere limitate, dopo che gli armatori e gli operatori portuali abbiano avuto tempo sufficiente per effettuare gli investimenti necessari, al fine di fornire gli incentivi necessari per tali investimenti ed evitare la concorrenza sleale. Gli operatori navali dovrebbero pianificare attentamente i loro scali in porto in modo da poter svolgere le loro attività mentre sono ormeggiati alla banchina senza emettere inquinanti atmosferici e gas a effetto serra, al fine di proteggere l'ambiente nelle aree costiere e nelle città portuali. È opportuno prevedere un numero limitato di deroghe applicabili in caso di indisponibilità o incompatibilità dell'OPS per far fronte alle situazioni in cui tale sistema non sia stato fornito per motivi che sfuggono al controllo dell'operatore della nave. Al fine di mitigare il rischio di attivi non recuperabili, di incompatibilità dell'infrastruttura OPS a bordo e all'ormeggio nonché di squilibri tra domanda e offerta di combustibili alternativi, dovrebbero essere organizzati frequenti incontri di consultazione tra i pertinenti portatori di interessi, al fine di discutere e adottare decisioni su requisiti e piani futuri.
- (43) L'obbligo per i porti di fornire OPS, di cui al regolamento (UE) 2023/1804, tiene conto dei tipi di navi alimentate e dei rispettivi volumi di traffico dei porti marittimi. L'obbligo di collegarsi all'OPS non dovrebbe applicarsi alle navi che fanno scalo in porti non soggetti all'obbligo relativo all'OPS a norma di tale regolamento, a meno che il porto non disponga di un sistema di OPS installato e disponibile all'ormeggio occupato. In tal caso, la nave dovrebbe essere tenuta a collegarsi all'OPS dal 1° gennaio 2035.
- (44) Tenuto conto degli effetti positivi dell'uso dell'OPS sull'inquinamento atmosferico locale e della necessità di incentivare la diffusione di tale tecnologia nel breve termine, l'intensità di carbonio della produzione dell'energia elettrica erogata all'ormeggio dovrebbe essere contabilizzata come zero. La Commissione dovrebbe prevedere la possibilità di tenere conto, in una fase successiva, delle emissioni effettive di gas a effetto serra connesse all'energia elettrica erogata tramite OPS.
- (45) L'attuazione del presente regolamento dovrebbe tenere in debito conto la varietà dei modelli di governance dei porti dell'Unione, in particolare per quanto riguarda la responsabilità per il rilascio dei certificati di esenzione delle navi dall'obbligo di collegarsi all'OPS.
- (46) Il coordinamento tra porti e operatori navali è fondamentale per garantire agevoli procedure di collegamento all'OPS nei porti. Gli operatori navali dovrebbero informare i porti di scalo circa la propria intenzione di collegarsi all'OPS e la quantità di energia elettrica di cui necessitano durante detto scalo, in particolare quando questa è superiore alle esigenze stimate per la categoria di nave in questione.

- (47) A partire dal 2035, il numero di deroghe concesse a norma del presente regolamento all'obbligo di collegamento all'OPS, applicabili a determinati casi in cui la nave non è in grado di collegarsi all'OPS, dovrebbe essere limitato per nave nell'arco di un periodo di riferimento. Per garantire un trattamento equo delle navi e tenere conto delle differenze nei loro profili operativi, il numero di deroghe dovrebbe rispecchiare la frequenza dei loro scali in porto, ma non dovrebbe mai ammontare a più di dieci scali in porto per periodo di riferimento. Tuttavia, una nave non dovrebbe essere penalizzata e gli scali in porto non dovrebbero essere conteggiati ai fini del numero massimo di deroghe se, prima dell'arrivo in un porto, la nave abbia chiesto di collegarsi all'OPS e tale richiesta sia stata accettata dal porto o dal soggetto debitamente autorizzato, ma la nave non è in grado di collegarsi all'OPS e può dimostrare che non poteva ragionevolmente sapere che non sarebbe stata in grado di collegarsi all'OPS.
- (48) Il presente regolamento dovrebbe istituire un sistema solido e trasparente di monitoraggio, comunicazione e verifica al fine di tracciare la conformità alle sue disposizioni. Tale sistema dovrebbe applicarsi in modo non discriminatorio a tutte le navi e richiedere una verifica da parte di terzi al fine di garantire l'accuratezza dei dati trasmessi al suo interno. Al fine di agevolare il conseguimento dell'obiettivo del presente regolamento, i dati già comunicati ai fini del regolamento (UE) 2015/757 dovrebbero essere utilizzati, ove necessario, per verificare la conformità al presente regolamento onde limitare gli oneri amministrativi imposti alle società, ai verificatori e alle autorità competenti.
- (49) Le società dovrebbero essere responsabili del monitoraggio e della comunicazione della quantità e del tipo di energia usata a bordo delle navi in navigazione e all'ormeggio nonché di altre informazioni pertinenti, quali informazioni sul tipo di motore a bordo o sulla presenza di tecnologie per sfruttare la propulsione assistita del vento, al fine di dimostrare il rispetto del limite dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave stabilito dal presente regolamento. Per agevolare l'adempimento di tali obblighi di monitoraggio e comunicazione e lo svolgimento delle attività di verifica da parte dei verificatori, analogamente al regolamento (UE) 2015/757, le società dovrebbero documentare il metodo di monitoraggio previsto e fornire ulteriori dettagli sull'applicazione del presente regolamento in un piano di monitoraggio. Il piano di monitoraggio e le sue successive modifiche, se del caso, dovrebbero essere presentati al verificatore e valutati dallo stesso.
- (50) Per limitare gli oneri amministrativi, dovrebbe essere istituito un sistema unico di monitoraggio, comunicazione e verifica per le società ai fini dell'attuazione degli atti giuridici dell'Unione sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo. A tal fine, poco dopo la pubblicazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare la coerenza tra il presente regolamento e il regolamento (UE) 2015/757 come pure l'eventuale duplicazione tra i due regolamenti e, se del caso, elaborare una proposta legislativa volta a modificare il presente regolamento o il regolamento (UE) 2015/757.
- (51) Un solido sistema di certificazione e monitoraggio dei combustibili è essenziale per conseguire gli obiettivi del presente regolamento e garantire l'integrità ambientale dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che si prevede saranno utilizzati nel settore marittimo. Tale certificazione dovrebbe essere effettuata mediante una procedura trasparente e non discriminatoria. Al fine di agevolare la certificazione e limitare gli oneri amministrativi, la certificazione dei combustibili definiti conformemente alla direttiva (UE) 2018/2001 o, se del caso, alle pertinenti disposizioni di un atto giuridico dell'Unione relativo ai mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno dovrebbe basarsi sulle norme stabilite da tali atti giuridici dell'Unione per quanto riguarda la certificazione. Tale approccio alla certificazione dovrebbe applicarsi anche ai combustibili di cui ci si è riforniti al di fuori dell'Unione, che dovrebbero essere considerati combustibili importati, in modo analogo a quanto stabilito dalla direttiva (UE) 2018/2001. Qualora le società intendano discostarsi dai valori predefiniti previsti da tali atti giuridici dell'Unione o dal presente nuovo quadro, ciò dovrebbe avvenire solo quando i valori possono essere certificati da uno dei sistemi volontari riconosciuti a norma della direttiva (UE) 2018/2001 o, se del caso, di un atto giuridico dell'Unione che riguarda i mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno, e che stabilisce determinate soglie di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, come pure metodologie per il loro calcolo (per i valori «well-to-tank»).
- (52) La possibilità di calcolare i fattori reali di emissione «tank-to-wake», discostandosi da quelli definiti nell'allegato II, dovrebbe essere messa a disposizione delle società, a condizione che tale calcolo sia determinato in conformità delle norme internazionali riconosciute e pertinenti per l'oggetto e sia supportato da tali norme. Tale calcolo dei fattori di emissione «tank-to-wake» dovrebbe essere applicato principalmente a prove di laboratorio o misurazioni dirette delle emissioni perse provenienti da convertitori di energia, compresi i motori a combustione interna, le celle a

combustibile e le unità di reforming associate, le turbine a gas o le caldaie. Poiché i fattori reali di emissione di CO₂ «tank-to-wake» sono correlati alla composizione del combustibile piuttosto che al convertitore di energia, essi non dovrebbero essere diversi dai valori predefiniti di cui all'allegato II. Tali fattori di emissione «tank-to-wake» dovrebbero essere ricalcolati, in particolare per i combustibili sintetici o i biocarburanti, solo nel caso in cui sia elaborata una norma internazionale pertinente a tal fine. Per quanto riguarda i combustibili fossili, non dovrebbe essere possibile discostarsi dai valori predefiniti presentati per i fattori di emissione di CO₂.

- (53) Le attività di verifica sono svolte da verificatori. Per garantire l'imparzialità e l'efficacia, è opportuno che i verificatori siano soggetti giuridici indipendenti e competenti e che siano accreditati da organismi nazionali di accreditamento istituiti a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁷⁾. I verificatori dovrebbero disporre di mezzi e personale commisurati alle dimensioni della flotta relativamente alla quale svolgono attività di verifica a norma del presente regolamento. La verifica dovrebbe garantire l'accuratezza e la completezza del monitoraggio e della comunicazione da parte delle società e la conformità al presente regolamento.
- (54) Sulla base dei dati e delle informazioni monitorati e comunicati dalle società, i verificatori dovrebbero calcolare e stabilire l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave e il saldo di conformità della nave rispetto al limite, compresi eventuali eccedenze o disavanzi di conformità, nonché accertare se la nave abbia rispettato l'obbligo di usare l'OPS. Il verificatore dovrebbe notificare tali informazioni alla società interessata. Qualora il verificatore coincida con il verificatore ai fini del regolamento (UE) 2015/757, tale notifica potrebbe essere effettuata in concomitanza con la relazione di verifica a norma di tale regolamento.
- (55) La Commissione dovrebbe istituire e garantire il funzionamento di una banca dati elettronica che registri le prestazioni di ciascuna nave e ne garantisca la conformità al presente regolamento («banca dati FuelEU»). La banca dati FuelEU dovrebbe essere utilizzata per tutte le azioni più importanti necessarie per adempiere gli obblighi di cui al presente regolamento. Al fine di agevolare la comunicazione e limitare gli oneri amministrativi per le società, i verificatori e gli altri utenti, la banca dati FuelEU dovrebbe basarsi sull'attuale modulo THETIS-MRV o, per quanto possibile, dovrebbe essere sviluppata come una versione migliorata dello stesso. La banca dati FuelEU dovrebbe inoltre consentire di utilizzare le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757.
- (56) La conformità al presente regolamento dipenderà da elementi che possono sfuggire al controllo della società, quali le questioni relative alla disponibilità o alla qualità del combustibile. Pertanto, alle società dovrebbe essere concessa la flessibilità di riportare un'eccedenza di conformità da un anno all'altro o di prendere a prestito, entro certi limiti, un anticipo dell'eccedenza di conformità a partire dall'anno successivo. L'uso di OPS all'ormeggio, che riveste grande importanza per la qualità dell'aria locale nelle città portuali e nelle aree costiere, non dovrebbe essere ammissibile per analoghe disposizioni in materia di flessibilità.
- (57) Al fine di evitare il lock-in tecnologico e continuare a sostenere la diffusione delle soluzioni più performanti, le società dovrebbero essere autorizzate a mettere in comune le prestazioni di navi diverse. A tale scopo, dovrebbe essere possibile utilizzare le prestazioni eccedenti di una nave per compensare le prestazioni insufficienti di altre navi, a condizione che la conformità totale del pool sia positiva. Ciò crea una possibilità di ricompensa per l'eccesso di conformità e incentiva gli investimenti in tecnologie più avanzate. La possibilità di optare per la conformità del pool dovrebbe rimanere volontaria e subordinata all'accordo delle società interessate.
- (58) Un documento di conformità («documento di conformità FuelEU») rilasciato da un verificatore o, se del caso, dall'autorità competente dello Stato di riferimento, secondo le procedure stabilite dal presente regolamento dovrebbe essere posseduto dalle navi come prova della conformità ai limiti di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave e all'obbligo di usare l'OPS. I verificatori o, se del caso, l'autorità competente dello Stato di riferimento dovrebbero registrare nella banca dati FuelEU il rilascio del documento di conformità FuelEU.

⁽¹⁷⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

- (59) Il numero di scali in porto non conformi dovrebbe essere determinato dai verificatori in base a una serie di criteri chiari e oggettivi che tengano conto di tutte le informazioni pertinenti, tra cui la durata della sosta, la quantità e il tipo di energia consumata e l'applicazione di eventuali eccezioni, per ogni scalo in porto che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Tali informazioni dovrebbero essere messe a disposizione dei verificatori dalle società ai fini della determinazione della conformità.
- (60) Fatta salva la possibilità di rispettare la conformità sfruttando le disposizioni in materia di flessibilità e di messa in comune delle prestazioni (pooling), le navi che non rispettano i limiti relativi all'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dovrebbero essere soggette a una sanzione che abbia un effetto dissuasivo, sia proporzionata alla portata della non conformità ed elimini qualsiasi vantaggio economico derivante dalla non conformità, preservando in tal modo condizioni di parità nel settore («sanzione FuelEU»). La sanzione FuelEU dovrebbe basarsi sulla quantità e sul costo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che le navi avrebbero dovuto utilizzare per soddisfare i requisiti del presente regolamento.
- (61) Una sanzione FuelEU dovrebbe essere imposta anche per ogni scalo in porto non conforme. Tale sanzione FuelEU dovrebbe essere proporzionata al costo di utilizzo dell'energia elettrica a un livello sufficiente, avere un effetto dissuasivo per quanto riguarda l'uso di fonti energetiche più inquinanti ed essere espressa in un importo fisso in EUR moltiplicato per la domanda totale stabilita di energia elettrica della nave all'ormeggio e per il numero totale, arrotondato per eccesso, di ore trascorse all'ormeggio in violazione dei requisiti in materia di OPS. A causa della mancanza di dati precisi sul costo della fornitura di OPS nell'Unione, tale tariffa dovrebbe essere basata sul prezzo medio dell'energia elettrica nell'Unione per i consumatori non domestici moltiplicato per due per tenere conto di altri oneri relativi alla fornitura del servizio, compresi, tra l'altro, i costi di connessione e il recupero degli investimenti.
- (62) Le entrate generate dal pagamento delle sanzioni FuelEU e riscosse dagli Stati di riferimento dovrebbero essere utilizzate per promuovere la distribuzione e l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo e per aiutare gli operatori del trasporto marittimo a conseguire i loro obiettivi climatici e ambientali.
- (63) Mentre la società dovrebbe rimanere responsabile di adempiere gli obblighi di monitoraggio e comunicazione di cui al presente regolamento, come pure di pagare le sanzioni FuelEU in linea con il principio «chi inquina paga» e al fine di promuovere l'adozione di combustibili più puliti, il soggetto responsabile dell'acquisto del combustibile o dell'adozione di decisioni operative che incidono sull'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata dalla nave potrebbe, in caso di disavanzo di conformità, essere obbligato a rimborsare o compensare in altro modo la società, mediante accordi contrattuali con quest'ultima, con riguardo al costo delle sanzioni FuelEU risultanti dall'esercizio della nave. Su base contrattuale, tale società dovrebbe poter richiedere al verificatore di calcolare l'importo delle sanzioni FuelEU corrispondenti all'esercizio della nave da parte dell'altro soggetto durante il periodo di riferimento. In questo contesto, per esercizio della nave si dovrebbe intendere la determinazione del carico trasportato, della rotta e della velocità della nave. Analogamente, mentre la società dovrebbe rimanere responsabile di adempiere gli obblighi di monitoraggio e comunicazione ai sensi del presente regolamento, come pure di pagare le sanzioni FuelEU, le società e i fornitori di combustibile dovrebbero poter concordare, mediante accordi contrattuali, impegni reciproci per la produzione, la fornitura e l'acquisto di quantitativi prestabiliti di determinati combustibili. Tali accordi contrattuali potrebbero prevedere la responsabilità, per i fornitori di combustibile, di compensare la società per il pagamento di sanzioni nei casi in cui i combustibili non siano stati messi a disposizione della società come concordato.
- (64) Il controllo del rispetto degli obblighi relativi al presente regolamento dovrebbe basarsi su strumenti esistenti, compresi quelli istituiti a norma delle direttive 2009/16/CE⁽¹⁸⁾ e 2009/21/CE⁽¹⁹⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero stabilire le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento. Le sanzioni previste dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive. Al fine di evitare misure punitive indebite o doppie per le stesse violazioni, tali sanzioni non dovrebbero duplicare le sanzioni FuelEU applicate nel caso in cui una nave presenti un disavanzo di conformità o abbia effettuato scali in porto non conformi. È opportuno che il documento che attesta la conformità della nave ai requisiti del presente regolamento sia aggiunto all'elenco dei certificati e dei documenti di cui all'allegato IV della direttiva 2009/16/CE.

⁽¹⁸⁾ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

⁽¹⁹⁾ Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132).

- (65) Per ridurre gli oneri amministrativi a carico delle società è opportuno che, per ciascuna società, soltanto uno Stato membro sia responsabile della vigilanza sull'esecuzione del presente regolamento. Per determinare lo Stato di riferimento rispetto a ciascuna società, dovrebbero essere applicate le pertinenti disposizioni della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾. Lo Stato di riferimento dovrebbe essere autorizzato a effettuare controlli supplementari sulla conformità di una determinata nave al presente regolamento per i due periodi di riferimento precedenti e dovrebbe inoltre garantire che le sanzioni FuelEU siano pagate in tempo utile.
- (66) Data l'importanza delle conseguenze che le misure adottate dai verificatori a norma del presente regolamento possono avere per le società interessate, in particolare per quanto riguarda la determinazione degli scali in porto non conformi, il calcolo degli importi delle sanzioni FuelEU e il rifiuto di rilasciare un documento di conformità FuelEU, tali società dovrebbero avere il diritto di chiedere un riesame di tali misure all'autorità competente dello Stato membro in cui il verificatore è stato accreditato. Alla luce del diritto a un ricorso effettivo, sancito dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, le decisioni adottate dalle autorità competenti a norma del presente regolamento dovrebbero essere soggette a controllo da parte di un organo giurisdizionale dello Stato membro dell'autorità competente in questione, effettuato conformemente al suo diritto nazionale.
- (67) Al fine di mantenere condizioni di parità mediante il funzionamento efficiente del presente regolamento, alla Commissione dovrebbe essere delegato il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda: la modifica dell'elenco dei fattori di emissione «well-to-wake»; le informazioni sul sotto-obiettivo di RFNBO; la modifica della tabella esistente di cui all'allegato III mediante l'aggiunta di altre tecnologie a zero emissioni; la definizione di ulteriori metodi e criteri di accreditamento dei verificatori; l'adattamento di una sanzione FuelEU sulla base dell'evoluzione del costo dell'energia; la modifica dell'importo numerico della sanzione FuelEU, basato sull'indicizzazione del costo medio dell'energia elettrica nell'Unione. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽²¹⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (68) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²²⁾. La Commissione dovrebbe tenere conto della possibilità di riutilizzare le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757 all'atto di stabilire, mediante atti di esecuzione: l'elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi esclusi dalla definizione di porti di scalo; i criteri per la valutazione della capacità di produzione e della disponibilità di RFNBO nel settore del trasporto marittimo e il metodo di calcolo del fattore relativo alla differenza di prezzo tra RFNBO e combustibili fossili; la specificazione delle norme per l'applicazione del sotto-obiettivo di RFNBO, se del caso; i criteri dettagliati per l'accettazione delle tecnologie e il modo in cui sono utilizzate per essere considerate tecnologie a zero emissioni; le informazioni provenienti dalle navi che intendono collegarsi all'OPS o utilizzare una tecnologia a zero emissioni nei porti e la procedura per fornire tali informazioni; i modelli per i piani di monitoraggio standardizzati, comprese le norme tecniche per la loro applicazione uniforme; l'elenco delle norme internazionali e dei riferimenti di certificazione per dimostrare i fattori reali di emissione «tank-to-wake»; ulteriori specificazioni delle norme per le attività di verifica di cui al presente regolamento; le norme relative ai diritti di accesso e le specifiche funzionali e tecniche della banca dati FuelEU; i modelli per il documento di conformità FuelEU.

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽²²⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (69) Data la dimensione internazionale del settore del trasporto marittimo, è preferibile un approccio globale volto a limitare l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata dalle navi, in quanto tale approccio sarebbe significativamente più efficace grazie alla sua portata più ampia. In questo contesto e al fine di agevolare lo sviluppo di norme internazionali all'interno dell'IMO, è opportuno che la Commissione condivida con l'IMO e altri organismi internazionali competenti le informazioni pertinenti relative all'attuazione del presente regolamento e che siano comunicati all'IMO i dati pertinenti, proseguendo gli sforzi dell'Unione tesi a promuovere obiettivi ambiziosi di decarbonizzazione del settore marittimo a livello internazionale. Qualora venga raggiunto un accordo su un approccio globale su questioni pertinenti per il presente regolamento, la Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento al fine di allinearli, se del caso, alle norme internazionali.
- (70) La Commissione dovrebbe garantire l'attuazione e la disponibilità di strumenti per la collaborazione e lo scambio delle migliori prassi per il settore del trasporto marittimo, come definito nel documento di lavoro dei servizi della Commissione intitolato «Better Regulation Guidelines» (Orientamenti per legiferare meglio).
- (71) Dato che il presente regolamento comporterà ulteriori costi di adeguamento e costi amministrativi, l'onere normativo complessivo per il settore del trasporto marittimo dovrebbe essere oggetto di un attento riesame. A tal fine, la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione del funzionamento del presente regolamento. In tale relazione, la Commissione dovrebbe valutare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento sono stati conseguiti e in quale misura esso ha inciso sulla competitività del settore. La relazione dovrebbe inoltre contemplare l'interazione del presente regolamento con altri pertinenti atti giuridici dell'Unione, comprese eventuali azioni e misure che sono state o potrebbero essere adottate per ridurre la pressione dei costi totali sul settore del trasporto marittimo.
- (72) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive da parte delle navi in arrivo, in sosta o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro dell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri senza rischiare di introdurre ostacoli al mercato interno e distorsioni della concorrenza tra i porti e tra gli operatori del trasporto marittimo, ma può piuttosto, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio introducendo norme uniformi a livello dell'Unione che creino incentivi economici per gli operatori marittimi affinché continuino a operare senza ostacoli rispettando nel contempo gli obblighi in materia di uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto e finalità

Il presente regolamento stabilisce norme uniformi che impongono:

- a) un limite dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave in arrivo, in sosta o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro; e
- b) un obbligo di usare l'alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply - OPS) o una tecnologia a zero emissioni nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

L'obiettivo del presente regolamento è quello di aumentare l'uso costante di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di fonti di energia sostitutive nel trasporto marittimo in tutta l'Unione, in linea con l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica a livello dell'Unione al più tardi nel 2050, garantendo nel contempo il buon funzionamento del trasporto marittimo, creando certezza normativa per l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di tecnologie sostenibili ed evitando distorsioni nel mercato interno.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, che effettuano tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali, indipendentemente dalla loro bandiera, per quanto riguarda:

- a) l'energia utilizzata durante la sosta in un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- b) la totalità dell'energia utilizzata per le tratte da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro a un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- c) in deroga alla lettera b), la metà dell'energia utilizzata per le tratte in arrivo o in partenza da un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica sotto la giurisdizione di uno Stato membro; e
- d) la metà dell'energia utilizzata per le tratte in arrivo o in partenza da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, se il porto di scalo precedente o successivo è sotto la giurisdizione di un paese terzo.

2. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono un elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi. La Commissione aggiorna tale elenco successivamente ogni due anni entro il 31 dicembre.

Gli atti di esecuzione di cui al primo comma elencano un porto come porto di trasbordo di container limitrofo se la quota di trasbordo di container, misurata in unità equivalenti a 20 piedi, supera il 65 % del traffico totale di container di tale porto durante l'ultimo periodo di 12 mesi per il quale sono disponibili dati pertinenti e se tale porto è situato al di fuori dell'Unione, ma a meno di 300 miglia nautiche da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Ai fini di tali atti di esecuzione, i container sono considerati trasbordati quando sono scaricati da una nave a un porto al solo scopo di essere caricati su un'altra nave.

L'elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi stabilito dalla Commissione non comprende i porti situati in un paese terzo che applica effettivamente misure equivalenti al presente regolamento.

Gli atti di esecuzione di cui al primo comma sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

3. Gli Stati membri possono esentare rotte e porti specifici dall'applicazione del paragrafo 1, lettere a) e b), per quanto riguarda l'energia usata sulle tratte effettuate da navi passeggeri diverse dalle navi da crociera tra un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto di scalo sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro situato in un'isola con meno di 200 000 residenti permanenti, e per quanto riguarda l'energia usata durante la sosta in un porto di scalo di tale isola. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029. Prima dell'entrata in vigore di tali esenzioni, gli Stati membri le notificano alla Commissione. La Commissione le pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

4. Gli Stati membri possono esentare rotte e porti specifici dall'applicazione del paragrafo 1, lettere a) e c), per quanto riguarda l'energia usata dalle navi sulle tratte tra un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e un altro porto di scalo situato in una regione ultraperiferica, e per quanto riguarda l'energia usata durante la sosta nei porti di scalo di tali esenzioni ultraperiferiche. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029. Prima dell'entrata in vigore di tali esenzioni, gli Stati membri le notificano alla Commissione. La Commissione le pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

5. Gli Stati membri che non condividono una frontiera terrestre con alcun altro Stato membro possono esentare dall'applicazione del paragrafo 1 le navi passeggeri che effettuano tratte transnazionali nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico verso i porti di scalo di altri Stati membri. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029. Prima dell'entrata in vigore di tali esenzioni, gli Stati membri le notificano alla Commissione. La Commissione le pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

6. Gli Stati membri possono esentare dall'applicazione del paragrafo 1 le navi passeggeri che forniscono servizi di trasporto marittimo ai sensi del regolamento (CEE) n. 3577/92 nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico che operano prima del 12 ottobre 2023, per rotte specifiche tra i loro porti di scalo continentali e i porti di scalo sotto la loro giurisdizione situati su un'isola o nelle città di Ceuta e Melilla. Tali esenzioni non si applicano dopo il 31 dicembre 2029. Prima dell'entrata in vigore di tali esenzioni, gli Stati membri le notificano alla Commissione. La Commissione le pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Ai fini dell'applicazione del presente paragrafo, le città di Ceuta e Melilla sono considerate porti di scalo situati su un'isola.

7. 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 proprietà o gestite da uno Stato e usate solo per scopi non commerciali.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «emissioni di gas a effetto serra»: il rilascio di anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄) e protossido di azoto (N₂O) nell'atmosfera;
- 2) «biocarburanti»: i biocarburanti quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 33), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 3) «biogas»: biogas quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 28), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 4) «carburanti derivanti da carbonio riciclato»: i carburanti derivanti da carbonio riciclato quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 35), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 5) «combustibili rinnovabili di origine non biologica» («renewable fuels of non-biological origin – RFNBO»): i combustibili rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 6) «colture alimentari e foraggere»: le colture alimentari e foraggere quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40), della direttiva (UE) 2018/2001;
- 7) «tecnologia a zero emissioni»: una tecnologia che, se utilizzata per fornire energia, non comporta il rilascio nell'atmosfera da parte delle navi dei seguenti gas a effetto serra e inquinanti atmosferici: anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄), protossido di azoto (N₂O), ossido di zolfo (SO_x), ossido di azoto (NO_x) e particolato (PM);
- 8) «fonti di energia sostitutive»: l'energia rinnovabile generata a bordo o energia elettrica fornita tramite OPS;
- 9) «propulsione assistita dal vento»: la propulsione, parziale o totale, di una nave mediante energia eolica sfruttata per mezzo di sistemi di propulsione assistita dal vento quali, tra l'altro, vele a rotore, aquiloni, vele rigide o dure, vele morbide, ali di aspirazione o turbine;

- 10) «porto di scalo»: un porto in cui le navi si fermano per caricare o scaricare merci o per imbarcare o sbarcare passeggeri, escluse le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, cambiare l'equipaggio, effettuare una sosta in bacino di carenaggio o riparazioni alla nave e/o alle sue attrezzature; le soste in porto perché la nave necessita assistenza o è in situazione di pericolo; i trasferimenti da nave a nave effettuati al di fuori dei porti; le soste per il solo scopo di trovare un riparo da condizioni meteorologiche avverse o rese necessarie da attività di ricerca e salvataggio; e le soste di portacontainer in un porto di trasbordo di container limitrofo elencato nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 2, paragrafo 2;
- 11) «tratta»: una tratta quale definita all'articolo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2015/757;
- 12) «regione ultraperiferica»: un territorio di cui all'articolo 349 TFUE;
- 13) «società»: l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave e che si fa carico di tutti i doveri e le responsabilità imposti dal Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento;
- 14) «stazza lorda» (GT): la stazza lorda quale definita all'articolo 3, lettera e), del regolamento (UE) 2015/757;
- 15) «nave all'ormeggio»: una nave all'ormeggio quale definita all'articolo 3, lettera n), del regolamento (UE) 2015/757;
- 16) «nave all'ancoraggio»: una nave all'ormeggio non ormeggiata alla banchina;
- 17) «uso di energia a bordo»: la quantità di energia, espressa in megajoule (MJ), usata da una nave per la propulsione e per il funzionamento di qualsiasi apparecchiatura di bordo, in mare o all'ormeggio;
- 18) «well-to-wake» («dal pozzo alla scia»): un metodo di calcolo delle emissioni che tiene conto dell'impatto in termini di gas a effetto serra della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso di energia a bordo, anche durante la combustione;
- 19) «intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo»: la quantità di emissioni di gas a effetto serra, espressa in grammi di CO₂ equivalente stabilita in base al principio «well-to-wake» («dal pozzo alla scia»), per MJ di energia usata a bordo;
- 20) «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;
- 21) «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;
- 22) «limite dei ghiacci»: la demarcazione in un dato momento tra il mare aperto e qualsiasi tipo di ghiaccio marino, sia esso fisso o galleggiante, come stabilito al punto 4.4.8 della nomenclatura del ghiaccio marino dell'Organizzazione meteorologica mondiale, pubblicata nel marzo 2014;
- 23) «navigazione in condizioni di ghiaccio»: la navigazione di una nave di classe ghiaccio in una zona marittima situata all'interno del limite dei ghiacci;
- 24) «alimentazione elettrica da terra» (OPS): il sistema che fornisce energia elettrica alle navi all'ormeggio, a bassa o ad alta tensione, con corrente alternata o continua, compresi gli impianti sulla nave e nel porto, quando alimenta direttamente il quadro di distribuzione principale della nave per alimentare le attività di stazionamento (hotelling) e i carichi di servizio o per caricare le batterie secondarie;
- 25) «domanda di energia elettrica all'ormeggio»: la domanda di energia elettrica di una nave all'ormeggio per soddisfare tutte le esigenze di energia a base di energia elettrica a bordo;

- 26) «domanda totale stabilita di energia elettrica della nave all'ormeggio»: il valore più elevato, espresso in chilowatt, della domanda totale di energia elettrica di una nave all'ormeggio, compresi i carichi per le attività di stazionamento (hotelling) e la movimentazione merci;
- 27) «verificatore»: un soggetto giuridico che svolge attività di verifica, accreditato da un organismo nazionale di accreditamento a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 e del presente regolamento;
- 28) «documento di conformità FuelEU»: un documento specifico per la nave, rilasciato a una società da un verificatore, che attesta la conformità di tale nave al presente regolamento per un periodo di riferimento specifico;
- 29) «nave passeggeri»: una nave passeggeri quale definita all'articolo 2, lettera i), della direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²³⁾;
- 30) «nave da crociera»: una nave passeggeri che non dispone di un ponte di carico ed è progettata esclusivamente per il trasporto commerciale di passeggeri con possibilità di pernottamento su una tratta marittima;
- 31) «nave portacontainer»: una nave destinata esclusivamente al trasporto di container nelle stive e sul ponte;
- 32) «scalo in porto non conforme»: uno scalo in un porto durante il quale la nave non soddisfa il requisito di cui all'articolo 6, paragrafo 1, e a cui non si applica nessuna delle deroghe di cui all'articolo 6, paragrafo 5;
- 33) «filiera meno favorevole»: la filiera di produzione a maggiore intensità di carbonio utilizzata per un dato combustibile;
- 34) «CO2 equivalente»: la misura metrica usata per calcolare le emissioni di CO2, CH4 e N2O sulla base del loro potenziale di riscaldamento globale, convertendo le quantità di CH4 e N2O in equivalenti quantità di CO2 con lo stesso potenziale di riscaldamento globale;
- 35) «saldo di conformità»: la misura della conformità (oltre quanto necessario o insufficiente) di una nave per quanto riguarda i limiti dell'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave o il sotto-obiettivo di RFNBO, calcolato conformemente all'allegato IV, parte A;
- 36) «eccedenza di conformità»: un saldo di conformità con un valore positivo;
- 37) «disavanzo di conformità»: un saldo di conformità con un valore negativo;
- 38) «saldo totale di conformità del pool»: la somma dei saldi di conformità di tutte le navi incluse nel pool;
- 39) «ente di gestione del porto»: ente di gestione del porto quale definito all'articolo 2, punto 5), del regolamento (UE) 2017/352;
- 40) «Stato di riferimento»: lo Stato membro determinato applicando l'articolo 3 octies septies della direttiva 2003/87/CE nei confronti di una società quale definita ai sensi del presente regolamento, fatta salva la scelta delle autorità competenti incaricate nello Stato membro interessato;
- 41) «periodo di riferimento»: il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre dell'anno nel corso del quale le informazioni di cui al presente regolamento sono monitorate e registrate, in cui i dati relativi alle tratte che cominciano e terminano in due diversi anni civili sono contabilizzati sotto l'anno civile interessato;
- 42) «periodo di verifica»: l'anno civile direttamente successivo al periodo di riferimento.

⁽²³⁾ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

Capo II

Requisiti per l'energia usata a bordo dalle navi

Articolo 4

Limite di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave

1. L'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave durante un periodo di riferimento non supera il limite di cui al paragrafo 2.
2. Il limite di cui al paragrafo 1 è calcolato riducendo il valore di riferimento di 91,16 grammi di CO₂ equivalente per MJ della percentuale seguente:
 - 2 % dal 1° gennaio 2025;
 - 6 % dal 1° gennaio 2030;
 - 14,5 % dal 1° gennaio 2035;
 - 31 % dal 1° gennaio 2040;
 - 62 % dal 1° gennaio 2045;
 - 80 % dal 1° gennaio 2050.
3. L'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave è calcolata come la quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia conformemente alla metodologia di cui all'allegato I.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28, al fine di modificare l'allegato II per includere i fattori di emissione «well-to-wake» relativi a eventuali nuove fonti di energia o per adeguare i fattori di emissione esistenti in modo da garantire la coerenza con le future norme internazionali o i futuri atti giuridici dell'Unione nel settore dell'energia, conformemente alle migliori conoscenze scientifiche e tecniche disponibili.

Articolo 5

Utilizzo di combustibili rinnovabili di origine non biologica

1. Per il calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave, dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2033 può essere utilizzato un moltiplicatore pari a 2 al fine di ricompensare la nave per l'utilizzo di combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO). La metodologia di tale calcolo è riportata nell'allegato I.
2. La Commissione monitora, calcola e pubblica annualmente, sulla base dei dati registrati nella banca dati FuelEU di cui all'articolo 19, e al più tardi 18 mesi dopo la fine di ciascun periodo di riferimento, la quota di RFNBO dell'energia annua usata a bordo dalle navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
3. Se la quota di RFNBO di cui al paragrafo 2 è inferiore all'1 % per il periodo di riferimento 2031, a decorrere dal 1° gennaio 2034 a tali combustibili si applica un sotto-obiettivo del 2 % nell'energia annua usata a bordo da una nave, fatto salvo il paragrafo 5.
4. Il paragrafo 3 non si applica se i risultati del monitoraggio di cui al paragrafo 2 disponibili prima del 1° gennaio 2033 dimostrano che la quota di cui al paragrafo 2 è superiore al 2 %.
5. Il sotto-obiettivo di cui al paragrafo 3 non si applica se dalle attività di monitoraggio di cui al paragrafo 2 e dalla valutazione della Commissione emerge che la capacità di produzione e la disponibilità di RFNBO per il settore marittimo sono insufficienti, che la distribuzione geografica è disomogenea o che il prezzo di tali combustibili è troppo elevato.

6. La Commissione adotta atti di esecuzione che specificano i criteri di valutazione di cui al paragrafo 5 e il metodo di calcolo del fattore relativo alla differenza di prezzo tra RFNBO e combustibili fossili di cui alla casella 14 della tabella che figura nell'allegato IV, parte B. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28 al fine di:

- a) integrare il paragrafo 5 del presente articolo con elementi aggiuntivi;
- b) informare in merito alla non applicabilità del sotto-obiettivo di cui al paragrafo 3 del presente articolo, risultante dal monitoraggio di cui al paragrafo 2 del presente articolo o dalla valutazione di cui al paragrafo 5 del presente articolo.

8. Qualora si applichi il sotto-obiettivo di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la Commissione adotta, entro il 31 dicembre 2033, atti di esecuzione per specificare ulteriormente le norme per l'applicazione del paragrafo 3 del presente articolo per quanto riguarda:

- a) la verifica e il calcolo di cui all'articolo 16;
- b) i meccanismi di flessibilità applicabili di cui agli articoli 20 e 21;
- c) le sanzioni FuelEU applicabili di cui all'articolo 23 e all'allegato IV.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

9. Il sotto-obiettivo di cui al paragrafo 3 del presente articolo, se del caso, non si applica a una nave che dimostri che la stessa quota di energia annua usata a bordo è soddisfatta da altri combustibili che consentono una riduzione equivalente di emissioni di gas a effetto serra e che sono certificati a norma dell'articolo 10 del presente regolamento, esclusi i biocarburanti di cui all'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001.

10. Il presente articolo non si applica alla quota di energia annua usata a bordo dalle navi fornita tramite OPS.

Articolo 6

Requisiti aggiuntivi per l'energia usata all'ormeggio per quanto riguarda le zero emissioni

1. A decorrere dal 1° gennaio 2030, una nave ormeggiata alla banchina in un porto di scalo cui si applica l'articolo 9 del regolamento (UE) 2023/1804 e che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro è tenuta a collegarsi all'OPS e a utilizzare tale sistema per soddisfare la sua intera domanda di energia elettrica all'ormeggio.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2035 se in un porto di scalo cui non si applica l'articolo 9 del regolamento (UE) 2023/1804 e che è sotto la giurisdizione di uno Stato membro la banchina è dotata di un'OPS disponibile, una nave ivi ormeggiata è tenuta a collegarsi a tale sistema e a utilizzarlo per soddisfare la sua intera domanda di energia elettrica all'ormeggio.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2030 fino al 31 dicembre 2034, e previa consultazione delle parti interessate, compreso, se del caso, l'ente di gestione del porto, uno Stato membro può decidere che una nave ormeggiata alla banchina in un porto di scalo sotto la sua giurisdizione cui non si applica l'articolo 9 del regolamento (UE) 2023/1804, o in alcune parti di tale porto, sia tenuta a collegarsi all'OPS e a utilizzare tale sistema per soddisfare la sua intera domanda di energia elettrica all'ormeggio. Lo Stato membro notifica alla Commissione la sua decisione che impone tale obbligo un anno prima dell'applicazione di tale decisione. Tale decisione si deve applicare a decorrere dall'inizio del periodo di riferimento. La Commissione pubblica le informazioni nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e mette a disposizione del pubblico un elenco aggiornato dei porti interessati. Tale elenco deve essere facilmente accessibile.

4. I paragrafi 1, 2 e 3 si applicano:

- a) alle navi portacontainer;
- b) alle navi passeggeri.

5. I paragrafi 1, 2 e 3 non si applicano alle navi che:
- a) sono ormeggiate alla banchina per meno di due ore, calcolate sulla base dell'ora di arrivo e di partenza monitorate e registrate conformemente all'articolo 15;
 - b) mentre sono ormeggiate sulla banchina, utilizzano tecnologie a zero emissioni conformi ai requisiti generali per tali tecnologie di cui all'allegato III ed elencati e specificati negli atti delegati e di esecuzione adottati conformemente ai paragrafi 6 e 7 del presente articolo, per soddisfare la loro intera domanda di energia elettrica all'ormeggio alla banchina;
 - c) a causa di circostanze impreviste che sfuggono al controllo della nave, devono fare uno scalo in porto non programmato, non effettuato sistematicamente, per motivi di sicurezza o di salvataggio di vite in mare, diversi da quelli già esclusi a norma dell'articolo 3, punto 10);
 - d) non sono in grado di collegarsi all'OPS a causa dell'indisponibilità di punti di connessione OPS in un porto;
 - e) non sono in grado di collegarsi all'OPS perché, in via eccezionale, la stabilità della rete elettrica è a rischio, a causa dell'indisponibilità di energia elettrica da terra sufficiente per soddisfare la domanda di energia elettrica necessaria alla nave all'ormeggio;
 - f) non sono in grado di collegarsi all'OPS perché l'impianto a terra nel porto non è compatibile con le apparecchiature a bordo per l'alimentazione elettrica da terra, a condizione che l'impianto per il collegamento a terra a bordo della nave sia certificato conformemente alle specifiche tecniche riportate nell'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 per i sistemi di collegamento a terra delle navi adibite alla navigazione marittima;
 - g) per un periodo di tempo limitato, necessitano dell'uso di generatori di energia a bordo, in situazioni di emergenza che rappresentano un rischio immediato per la vita, la nave o l'ambiente o per altri motivi di forza maggiore;
 - h) pur restando collegate all'OPS per un periodo di tempo limitato allo stretto necessario, necessitano dell'uso di generatori di energia a bordo per prove di manutenzione o per prove funzionali effettuate su richiesta di un funzionario di un'autorità competente o del rappresentante di un organo riconosciuto che effettua una visita di controllo o un'ispezione.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare e aggiornare periodicamente atti delegati in conformità dell'articolo 28 per modificare la tabella non esaustiva che figura nell'allegato III con altre tecnologie a zero emissioni, ai sensi dell'articolo 3, punto 7.
7. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire i criteri dettagliati di accettazione, compresa la definizione dei limiti del sistema e degli obblighi di certificazione, da considerare conformi ai requisiti generali per le tecnologie a zero emissioni di cui all'allegato III, compresi i relativi futuri aggiornamenti.

Per l'elenco delle tecnologie esistenti di cui all'allegato III, tali atti di esecuzione sono adottati entro il 30 giugno 2024, se del caso. Per le nuove tecnologie, tali atti di esecuzione sono adottati senza indebito ritardo, laddove si rendano disponibili altre tecnologie di cui all'allegato III.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

8. Le navi informano in anticipo, prima dell'ingresso in porto, l'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo o qualsiasi soggetto debitamente autorizzato circa la propria intenzione di collegarsi all'OPS o di utilizzare una tecnologia a zero emissioni in applicazione del paragrafo 5, lettera b). Le navi che intendono collegarsi all'OPS indicano anche la quantità di energia elettrica di cui prevedono di aver bisogno durante lo scalo in porto.

Al ricevimento delle informazioni da una nave riguardo al collegamento all'OPS, l'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo o qualsiasi soggetto debitamente autorizzato conferma alla nave l'eventuale disponibilità di un collegamento all'OPS.

La Commissione adotta atti di esecuzione che specificano le informazioni da fornire in conformità del primo e del secondo comma, nonché la procedura per fornire tali informazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

9. L'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo o qualsiasi soggetto debitamente autorizzato, se del caso previa consultazione dell'ente di gestione del porto, determina e registra senza ritardo nella banca dati FuelEU le informazioni seguenti:

- a) l'applicazione di un'eccezione di cui al paragrafo 5;
- b) la non conformità di una nave agli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, laddove non si applichi alcuna delle eccezioni di cui al paragrafo 5.

10. A decorrere dal 1° gennaio 2035, nei porti che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) 2023/1804, sarà possibile applicare le eccezioni di cui al paragrafo 5, lettere d), e) e f) solo a un numero massimo di scali in porto corrispondente al 10 % del numero totale di scali in porto di una nave effettuati durante un periodo di riferimento, arrotondato per eccesso al numero intero più vicino, se del caso, o a un massimo di dieci scali in porto durante il periodo di riferimento pertinente, a seconda di quale valore sia inferiore.

Lo scalo in porto non è conteggiato ai fini della conformità alla presente disposizione se la società dimostra, sulla base dello scambio di informazioni di cui al paragrafo 8, che non poteva ragionevolmente sapere che la nave non sarebbe stata in grado di collegarsi all'OPS per uno dei motivi di cui al paragrafo 5, lettere d), e) o f).

11. Uno Stato membro può decidere che, in un porto o in alcune parti di un porto sotto la sua giurisdizione, le portacontainer o navi passeggeri all'ancoraggio siano soggette agli stessi obblighi di cui al presente regolamento applicabili alle navi ormeggiate alla banchina. Lo Stato membro notifica alla Commissione la sua decisione che impone tale obbligo un anno prima dell'applicazione di tale decisione. Tale decisione si deve applicare a decorrere dall'inizio del periodo di riferimento. La Commissione pubblica le informazioni nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e mette a disposizione del pubblico un elenco aggiornato dei porti interessati. Tale elenco deve essere facilmente accessibile.

Capo III

Principi comuni e certificazione

Articolo 7

Principi comuni per il monitoraggio e la comunicazione

1. Conformemente agli articoli 8, 9 e 10 le società, per ciascuna delle loro navi, monitorano e comunicano i dati 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 per ogni tratta di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

2. Il monitoraggio e la comunicazione sono esaustivi e riguardano l'energia usata a bordo dalle navi in qualsiasi momento, sia in mare che all'ormeggio. Le società applicano misure idonee a prevenire 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. Le società forniscono ragionevoli garanzie circa l'integrità dei dati che devono essere monitorati e comunicati.

4. Le società ottengono, analizzano e conservano per almeno cinque anni tutti i dati e la documentazione di monitoraggio, comprese le ipotesi, i riferimenti, i fattori di emissione, le bolle di consegna (Bunker Delivery Note - BDN) integrate in conformità dell'allegato I, i dati di attività e qualsiasi altra informazione necessaria a verificare la conformità al presente regolamento, in modo trasparente e accurato, in formato cartaceo o elettronico, affinché il verificatore possa determinare l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalle navi.

5. Nell'intraprendere le attività di monitoraggio e la comunicazione di cui agli articoli 8, 9, 10 e 15 del presente regolamento, si utilizzano, ove opportuno, le informazioni e i dati raccolti ai fini del regolamento (UE) 2015/757.

Articolo 8

Piano di monitoraggio

1. Entro il 31 agosto 2024, le società trasmettono ai verificatori un piano di monitoraggio per ciascuna delle loro navi indicando il metodo scelto tra quelli di cui all'allegato I per monitorare e comunicare la quantità, il tipo e il fattore di emissione dell'energia usata a bordo dalle navi e altre informazioni pertinenti.

2. Per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per la prima volta dopo il 31 agosto 2024, 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 in una documentazione completa e trasparente e contiene almeno gli elementi seguenti:

- a) l'identificazione e la tipologia della nave, compreso il nome, il numero di identificazione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), il porto di immatricolazione o il porto di appartenenza e il nome dell'armatore della nave;
- b) il nome della società e l'indirizzo, il numero di telefono e l'indirizzo di posta elettronica di un referente;
- c) una descrizione dei sistemi di conversione dell'energia installati a bordo e la relativa capacità di potenza espressa in megawatt (MW);
- d) per le navi di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera b), una descrizione delle norme e delle caratteristiche delle apparecchiature che consentono il collegamento all'OPS o di una tecnologia a zero emissioni;
- e) il valore della domanda totale stabilita di energia elettrica della nave all'ormeggio, come previsto nel suo bilancio del carico elettrico o studio del carico elettrico utilizzato per dimostrare la conformità alle disposizioni regolamentari 40 e 41 del capo II-1 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera o da un organismo riconosciuto quale definito nel codice IMO degli organismi riconosciuti adottato con le risoluzioni MEPC.237(65) e MSC.349(92). Se la nave non è in grado di fornire tale riferimento, il valore considerato è pari al 25 % del totale della potenza continua massima dei motori principali della nave, come specificato nel certificato EIAPP rilasciato in applicazione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) o, se i motori non sono tenuti ad avere un certificato EIAPP, sulla targhetta indicatrice dei motori;
- f) una descrizione delle fonti di energia previste a bordo da utilizzare durante la navigazione e all'ormeggio per soddisfare i requisiti di cui agli articoli 4 e 6;
- g) una descrizione delle procedure di monitoraggio del consumo di combustibile della nave nonché dell'energia fornita da fonti di energia sostitutive o da una tecnologia a zero emissioni;
- h) una descrizione delle procedure di monitoraggio e comunicazione dei fattori di emissione «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio») e «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia») dell'energia da utilizzare a bordo, secondo i metodi di cui all'articolo 10 e agli allegati I e II;

- i) una descrizione delle procedure utilizzate per monitorare la completezza dell'elenco delle tratte;
- j) una descrizione delle procedure utilizzate per determinare i dati di attività per tratta, comprese 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 e il tempo trascorso all'ormeggio;
- k) una descrizione delle procedure, dei sistemi e delle responsabilità usati per aggiornare i dati contenuti nel piano di monitoraggio per il periodo di riferimento;
- l) una descrizione del metodo da adottare per calcolare i dati surrogati che possono essere utilizzati per colmare le lacune nei dati o per individuare e correggere errori nei dati;
- m) un foglio di registrazione delle revisioni per registrare tutti i dettagli della cronologia delle revisioni;
- n) se la società chiede di escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla classe ghiaccio della nave dal calcolo del saldo di conformità di cui all'allegato IV, le informazioni sulla classe ghiaccio della nave;
- o) se la società chiede di escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio dal calcolo del saldo di conformità di cui all'allegato IV, le informazioni sulla classe ghiaccio della nave e una descrizione di una procedura verificabile per monitorare la distanza percorsa per l'intera tratta nonché la distanza percorsa in caso di navigazione in presenza di ghiaccio, la data, l'ora e la posizione di entrata e di uscita in presenza di ghiaccio come pure il consumo di carburante della navigazione in presenza di ghiaccio;
- p) per le navi dotate di propulsione assistita dal vento, una descrizione delle apparecchiature di propulsione eolica installate a bordo e i valori di PWind e PProp quali definiti nell'allegato I.

4. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli. La Commissione adotta atti di esecuzione che definiscono tali modelli, comprese le norme tecniche per la loro applicazione uniforme. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

Articolo 9

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, correggere o aggiornare i dati in esso contenuti.
2. Le società modificano il piano di monitoraggio senza indebito ritardo laddove si verifichi una delle situazioni seguenti:
 - a) un cambio di società;
 - b) l'utilizzo di nuovi sistemi di conversione dell'energia, nuovi tipi di energia, nuovi sistemi di connessione all'OPS o nuove fonti di energia sostitutive o nuove tecnologie a zero emissioni;
 - c) 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, che può incidere sull'accuratezza dei dati raccolti;
 - d) le società, i verificatori o le autorità competenti hanno constatato che i dati ottenuti mediante il metodo di monitoraggio applicato si sono rivelati errati;
 - e) i verificatori hanno individuato una qualsiasi parte del piano di monitoraggio come non conforme ai requisiti del presente regolamento e impongono alla società di rivedere tale piano a norma dell'articolo 11, paragrafo 1;

- f) le società, i verificatori o le autorità competenti hanno constatato che i metodi per prevenire lacune nei dati e individuare errori nei dati sono inadeguati a garantire l'accuratezza, la completezza e la trasparenza dei dati.
3. Le società notificano ai verificatori senza indebito ritardo eventuali proposte di modifica del piano di monitoraggio.

Articolo 10

Certificazione dei combustibili e dei fattori di emissione

1. Qualora biocarburanti, biogas, RFNBO e carburanti derivanti da carbonio riciclato, quali definiti nella direttiva (UE) 2018/2001, debbano essere presi in considerazione ai fini di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del presente regolamento, si applicano le norme seguenti:
- a) i fattori di emissione dei biocarburanti e dei biogas non conformi ai criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001 o prodotti a partire da colture alimentari e foraggiere si considerano pari a quelli della filiera meno favorevole dei combustibili fossili per tale tipo di combustibile;
- b) i fattori di emissione degli RFNBO e dei carburanti derivanti da carbonio riciclato non conformi alla soglia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2018/2001 si considerano pari a quelli della filiera meno favorevole dei combustibili fossili per tale tipo di combustibile.
2. I fattori di emissione dei combustibili non contemplati al paragrafo 1 si considerano pari a quelli della filiera meno favorevole dei combustibili fossili per il tipo di combustibile in questione, a meno che non siano stati certificati conformemente agli atti giuridici dell'Unione relativi ai mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno che stabiliscono una soglia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e una metodologia associata per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla produzione di tali combustibili.
3. Sulla base delle bolle di consegna (bunker delivery note - BDN) integrate in conformità dell'allegato I del presente regolamento, le società forniscono dati accurati, completi e affidabili sull'intensità delle emissioni dei gas a effetto serra e sulle caratteristiche di sostenibilità dei combustibili da prendere in considerazione ai fini di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del presente regolamento che sono stati certificati a norma di un sistema riconosciuto dalla Commissione in conformità dell'articolo 30, paragrafi 5 e 6, della direttiva (UE) 2018/2001 o, se del caso, delle pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione relativi ai mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno.
4. Le società non si discostano dai valori predefiniti per i fattori di emissione «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio») riportati nell'allegato II del presente regolamento per i combustibili fossili. Fatto salvo il paragrafo 1, le società hanno il diritto di discostarsi dai valori predefiniti per i fattori di emissione «well-to-tank» di cui all'allegato II del presente regolamento, a condizione che i valori reali siano certificati a norma di un sistema riconosciuto dalla Commissione. Per i biocarburanti, i biogas, gli RFNBO e i carburanti derivanti da carbonio riciclato, tale certificazione è effettuata conformemente all'articolo 30, paragrafi 5 e 6, della direttiva (UE) 2018/2001 o, se del caso, alle pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione relativi ai mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno.
5. Le società hanno il diritto di discostarsi dai valori predefiniti per i fattori di emissione «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia») di cui all'allegato II, ad eccezione dei fattori di emissione di CO₂ «tank-to-wake» per i combustibili fossili, a condizione che i valori reali siano certificati mediante prove di laboratorio o misurazioni dirette delle emissioni.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione al fine di specificare le norme internazionali e i riferimenti di certificazione accettati per dimostrare i fattori reali di emissione «tank-to-wake». Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

Capo IV

Verifica e accreditamento

Articolo 11

Valutazione del piano di monitoraggio e del piano di monitoraggio modificato

1. Per ciascuna nave e in caso di cambiamento di verificatore, quest'ultimo valuta la conformità del piano di monitoraggio ai requisiti stabiliti agli articoli 7, 8 e 9. Se la valutazione del verificatore individua delle non conformità a tali requisiti, la società interessata rivede di conseguenza, senza indebito ritardo, il proprio piano di monitoraggio e presenta il piano rivisto al verificatore per la valutazione finale prima che il periodo di riferimento abbia inizio. La società interessata concorda con il verificatore il periodo di tempo necessario per apportare tali revisioni. Tale periodo, in ogni caso, non va oltre l'inizio del periodo di riferimento.
2. Le modifiche del piano di monitoraggio a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, lettere b), c) e d), sono soggette a valutazione da parte del verificatore. A seguito di tale valutazione, il verificatore notifica alla società interessata se tali modifiche sono conformi ai requisiti stabiliti agli articoli 7, 8 e 9.
3. Una volta che il piano di monitoraggio e il piano di monitoraggio modificato sono stati valutati in modo soddisfacente, il verificatore li registra nella banca dati FuelEU. Il piano di monitoraggio e il piano di monitoraggio modificato sono accessibili allo Stato di riferimento.

Articolo 12

Obblighi e principi generali applicabili ai verificatori

1. Il verificatore è indipendente dalla società o dall'operatore navale e svolge le attività previste dal presente regolamento nel pubblico interesse. A tal fine, e onde evitare potenziali conflitti di interesse, né il verificatore né qualsiasi parte di un soggetto giuridico cui appartiene è una società, un operatore navale o il proprietario di una società. Inoltre, il verificatore non è di proprietà di una società, di un operatore navale o del proprietario di una società né intrattiene con una società rapporti tali da compromettere la sua indipendenza e imparzialità.
2. Il verificatore valuta l'affidabilità, la credibilità, l'accuratezza e la completezza dei dati e delle informazioni relativi alla quantità, al tipo e al fattore di emissione dell'energia usata a bordo dalle navi, in particolare:
 - a) l'attribuzione del consumo di combustibile e l'uso di fonti di energia sostitutive nelle tratte e all'ormeggio;
 - b) i dati comunicati relativi al consumo di combustibile e le misurazioni e i calcoli connessi;
 - c) la scelta e l'utilizzo dei fattori di emissione;
 - d) l'uso di OPS o l'applicazione di una delle eccezioni registrate nella banca dati FuelEU conformemente all'articolo 6, paragrafo 9, lettera a);
 - e) i dati richiesti a norma dell'articolo 10, paragrafo 3.
3. La valutazione di cui al paragrafo 2 si basa sulle seguenti considerazioni:
 - a) se i dati comunicati sono coerenti in relazione ai dati stimati che sono basati sui dati di localizzazione e le caratteristiche delle navi come la potenza del motore installato;
 - b) se i dati presentati sono privi di incongruenze, in particolare quando si confronta il volume complessivo di combustibile acquistato annualmente da ciascuna nave con il consumo di combustibile aggregato durante le tratte;

- c) se la raccolta dei dati è stata effettuata in conformità delle norme applicabili; e
- d) se i registri pertinenti della nave sono completi e coerenti.

Articolo 13

Procedure di verifica

1. Il verificatore individua i potenziali rischi legati al processo di monitoraggio e comunicazione, confrontando quantità, tipo e fattore di emissione dell'energia usata a bordo dalle navi che sono stati comunicati con i dati stimati sulla base dei dati di localizzazione e delle caratteristiche delle navi come la potenza del motore installato. Qualora si riscontrino 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 dalla società interessata.
3. Il verificatore tiene in considerazione tutti i metodi efficaci di controllo dei rischi applicati dalla società interessata per ridurre i livelli di incertezza associati all'accuratezza specifica dei metodi di monitoraggio utilizzati.
4. Su richiesta del verificatore, la società interessata fornisce tutte le informazioni aggiuntive che gli consentano di svolgere le sue attività di verifica. Se necessario per determinare l'affidabilità, la credibilità, l'accuratezza e la completezza dei dati e delle informazioni comunicati, il verificatore effettua controlli durante il processo di verifica. In caso di dubbi, il verificatore può effettuare visite in loco nei locali della società o a bordo della nave. La società consente al verificatore di accedere ai locali della società o alla nave al fine di agevolare le attività di verifica.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione al fine di specificare ulteriormente le norme per le attività di verifica di cui al presente regolamento, almeno per quanto riguarda gli elementi seguenti: competenze dei verificatori; documenti che le società devono fornire ai verificatori; valutazione della conformità del piano di monitoraggio e del piano di monitoraggio modificato; valutazione dei rischi, controlli compresi, da effettuare a cura dei verificatori; verifica della relazione FuelEU di cui all'articolo 15, paragrafo 3; livello di rilevanza; ragionevoli garanzie dei verificatori; inesattezze e non conformità; contenuto della relazione di verifica; raccomandazioni di miglioramenti; visite in loco; comunicazione tra società, verificatori, autorità competenti e Commissione. Le norme specificate in tali atti di esecuzione si basano sui principi di verifica di cui agli articoli 11 e 12 e al presente articolo e sulle pertinenti norme internazionalmente riconosciute. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

Articolo 14

Accreditamento dei verificatori

1. I verificatori sono accreditati per le attività di verifica che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento da un organismo nazionale di accreditamento a norma del regolamento (CE) n. 765/2008. Entro la fine di ogni anno, l'organismo nazionale di accreditamento notifica alla Commissione l'elenco dei verificatori accreditati, unitamente a tutte le informazioni di contatto pertinenti.
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. I verificatori dispongono sempre di mezzi e personale sufficienti che consentono loro di gestire le dimensioni della flotta relativamente alla quale svolgono attività di verifica a norma del presente regolamento. In particolare, i verificatori dispongono sempre di competenze sufficienti, in particolare in materia di trasporto marittimo, che consentono loro di svolgere i compiti previsti dal presente regolamento. Sono in grado di assegnare i mezzi e il personale a ogni luogo di lavoro, ove richiesto e nella misura necessaria per svolgere i compiti previsti dal presente regolamento.

4. Un'autorità competente che rilevi la non conformità delle attività di un verificatore nell'ambito di applicazione del presente regolamento ne informa l'autorità competente dello Stato membro dell'organismo nazionale di accreditamento che ha accreditato il verificatore. L'autorità competente dello Stato membro dell'organismo nazionale di accreditamento chiede al proprio organismo nazionale di accreditamento di tenere conto di tali informazioni nell'ambito delle attività di vigilanza.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori metodi e criteri di accreditamento dei verificatori, almeno per quanto riguarda gli elementi seguenti: richiesta di accreditamento per le attività di verifica che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento; valutazione dei verificatori da parte degli organismi nazionali di accreditamento; attività di vigilanza svolte dagli organismi nazionali di accreditamento per confermare il proseguimento dell'accREDITAMENTO; misure amministrative da adottare nel caso in cui il verificatore non soddisfi i requisiti del presente regolamento; requisiti che gli organismi nazionali di accreditamento sono tenuti a soddisfare per essere considerati competenti a concedere l'accREDITAMENTO ai verificatori per le attività di verifica che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, compreso un riferimento alle norme armonizzate. I metodi e i criteri specificati in tali atti delegati si basano sui principi di verifica di cui agli articoli 11, 12 e 13 e sulle pertinenti norme internazionalmente riconosciute.

Capo V

Registrazione, verifica, comunicazione e valutazione della conformità

Articolo 15

Monitoraggio e registrazione

1. Dal 1° gennaio 2025, sulla base del piano di monitoraggio di cui all'articolo 8 e a seguito della valutazione di tale piano da parte del verificatore, le società monitorano e registrano, per ogni nave in arrivo o in partenza da un porto di scalo e per ogni tratta di cui all'articolo 2, paragrafo 1, le seguenti informazioni:

- a) porto di partenza e porto di arrivo, comprese la data e l'ora di partenza e di arrivo e il tempo trascorso all'ormeggio;
- b) per ogni nave cui si applica l'articolo 6, paragrafo 1, il collegamento all'OPS e l'uso dell'OPS o l'applicazione di una qualsiasi delle deroghe di cui all'articolo 6, paragrafo 5, confermata a norma dell'articolo 6, paragrafo 9, lettera a), se del caso;
- c) la quantità di ciascun tipo di combustibile consumato all'ormeggio e in mare;
- d) la quantità di energia elettrica erogata alla nave tramite OPS;
- e) per ciascun tipo di combustibile consumato all'ormeggio e in mare, il fattore di emissione «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio»), i fattori di emissione «tank-to-wake» («dal serbatoio alla scia») del combustibile bruciato e i fattori di emissione «tank-to-wake» del combustibile perso associati alle diverse unità di consumo di combustibile a bordo, comprendenti tutti i gas a effetto serra pertinenti;
- f) la quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata all'ormeggio e in mare;
- g) la classe ghiaccio della nave, se la società chiede di escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla classe ghiaccio della nave dal calcolo del saldo di conformità di cui all'allegato IV, utilizzando la raccomandazione 25/7 della commissione per la protezione dell'ambiente marino nel Mar Baltico (HELCOM) sulla sicurezza della navigazione invernale nel Mar Baltico per stabilire la corrispondenza tra classi di ghiaccio;
- h) la classe ghiaccio della nave, la data, l'ora e la posizione di entrata e di uscita in presenza di ghiaccio, la quantità di ciascun tipo di combustibile consumato e la distanza percorsa in caso di navigazione in presenza di ghiaccio, nonché la distanza totale percorsa per tutte le tratte durante il periodo di riferimento, se la società chiede di escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio dal calcolo del saldo di conformità di cui all'allegato IV.

2. Le società registrano, in modo tempestivo e trasparente, le informazioni e i dati elencati al paragrafo 1 e li compilano su base annuale, in modo da consentire al verificatore di verificare la conformità al presente regolamento.
3. Entro il 31 gennaio del periodo di verifica, le società forniscono al verificatore una relazione specifica per nave («relazione FuelEU») contenente tutte le informazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo e i dati e la documentazione di monitoraggio di cui all'articolo 7, paragrafo 4, per il periodo di riferimento.
4. In caso di trasferimento di una nave da una società a un'altra:
 - a) la società che ha operato il trasferimento comunica al verificatore le informazioni di cui al paragrafo 1 per il periodo durante il quale ha avuto la responsabilità dell'esercizio della nave;
 - b) il prima possibile – e comunque non oltre un mese – dopo la data del trasferimento, le informazioni di cui alla lettera a) sono verificate e registrate nella banca dati FuelEU, a norma dell'articolo 16, dal verificatore che ha svolto le attività di verifica relativamente alla nave quando era sotto la responsabilità della società che ha operato il trasferimento; e
 - c) fatte salve le lettere a) e b), la società che ha la responsabilità dell'esercizio della nave al 31 dicembre del periodo di riferimento è responsabile della conformità della nave ai requisiti di cui agli articoli 4 e 6 per l'intero periodo di riferimento durante il quale hanno avuto luogo il trasferimento o più trasferimenti.

Articolo 16

Verifica e calcolo

1. A seguito della verifica di cui agli articoli 11, 12 e 13, il verificatore valuta la qualità, la completezza e l'accuratezza della relazione FuelEU. A tal fine, il verificatore utilizza tutte le informazioni contenute nella banca dati FuelEU, comprese le informazioni fornite sugli scali in porto a norma dell'articolo 6.
2. Se la valutazione di verifica di cui al paragrafo 1 conclude con ragionevoli garanzie del verificatore che la relazione FuelEU è priva di inesattezze o non conformità rilevanti, il verificatore notifica alla società interessata una relazione di verifica in cui si dichiara che la relazione FuelEU è conforme al presente regolamento. La relazione di verifica indica tutti gli aspetti attinenti al lavoro svolto dal verificatore.
3. Qualora la valutazione di verifica individui inesattezze o non conformità al presente regolamento, il verificatore ne informa tempestivamente la società interessata. La società corregge senza indebito ritardo le inesattezze o le non conformità in modo da consentire il completamento del processo di verifica in tempo utile e presenta al verificatore una relazione FuelEU modificata e qualsiasi altra informazione necessaria per correggere le inesattezze o le non conformità individuate. Nella sua relazione di verifica, il verificatore indica se la relazione FuelEU modificata è conforme al presente regolamento. Se le inesattezze o le non conformità comunicate non sono state corrette e danno luogo a inesattezze rilevanti, il verificatore notifica alla società una relazione di verifica in cui si dichiara che la relazione FuelEU non è conforme al presente regolamento.
4. Sulla base della relazione FuelEU conforme al presente regolamento, il verificatore calcola:
 - a) utilizzando il metodo di cui all'allegato I, l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalla nave interessata;
 - b) utilizzando la formula di cui all'allegato IV, parte A, il saldo di conformità della nave;

- c) il numero di scali in porto non conformi nel corso del precedente periodo di riferimento, compreso il tempo trascorso all'ormeggio alla banchina e, se del caso, conformemente all'articolo 6, paragrafo 9, all'ancoraggio, per ogni scalo in porto della nave non conforme ai requisiti stabiliti all'articolo 6;
 - d) la quantità di energia annua usata a bordo da una nave, esclusa l'energia fornita tramite OPS;
 - e) la quantità di energia annua da RFNBO usata a bordo da una nave.
5. Entro il 31 marzo del periodo di verifica, il verificatore comunica alla società le informazioni di cui al paragrafo 4 e registra nella banca dati FuelEU la relazione FuelEU conforme al presente regolamento, la relazione di verifica e le informazioni di cui al paragrafo 4.

Tutte le informazioni registrate nella banca dati FuelEU sono accessibili allo Stato di riferimento.

Articolo 17

Controlli supplementari da parte di un'autorità competente

1. In qualsiasi momento l'autorità competente dello Stato di riferimento rispetto a una società può, effettuare, per ciascuna delle sue navi, in relazione ai due periodi di riferimento precedenti, controlli supplementari concernenti uno qualunque degli elementi seguenti:
- a) la relazione FuelEU conforme al presente regolamento stilata conformemente agli articoli 15 e 16;
 - b) la relazione di verifica stilata conformemente all'articolo 16;
 - c) i calcoli effettuati dal verificatore conformemente all'articolo 16, paragrafo 4.
2. Su richiesta dell'autorità competente di cui al paragrafo 1, la società fornisce tutte le informazioni o documentazioni necessarie per permettere all'autorità competente di effettuare controlli supplementari e consente di accedere ai locali della società o alla nave per facilitare tali controlli supplementari.
3. L'autorità competente di cui al paragrafo 1 del presente articolo pubblica una relazione sui controlli supplementari comprendente, se del caso, i calcoli aggiornati effettuati in applicazione dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera c), la quantità aggiornata dell'eccedenza di conformità o dell'anticipo dell'eccedenza di conformità e l'importo aggiornato della sanzione FuelEU.
4. Qualora dalla relazione sui controlli supplementari di cui al paragrafo 3 del presente articolo emergano inesattezze, non conformità o errori di calcolo che comportino una non conformità ai requisiti di cui all'articolo 4 o all'articolo 6 e, di conseguenza, una sanzione FuelEU o una modifica dell'importo di una sanzione FuelEU già pagata, l'autorità competente di cui al paragrafo 1 del presente articolo notifica alla società interessata l'importo corrispondente della sanzione FuelEU o della sanzione FuelEU modificata. Gli Stati membri provvedono affinché la società responsabile della nave durante il periodo oggetto dei controlli supplementari paghi un importo pari alla sanzione FuelEU o alla sanzione FuelEU modificata entro un mese dalla sua notifica, secondo le modalità stabilite all'articolo 23.
5. L'autorità competente di cui al paragrafo 1 elimina senza ritardo dalla banca dati FuelEU il documento di conformità FuelEU relativo a una nave rispetto alla quale la relativa società non ha pagato in tempo utile le sanzioni FuelEU di cui al paragrafo 4 e notifica tempestivamente tale eliminazione alla società interessata. Essa rilascia nuovamente il pertinente documento di conformità FuelEU solo nel momento in cui sia stato pagato un importo pari alla sanzione FuelEU, purché la società soddisfi le altre condizioni stabilite dal presente regolamento per il possesso del documento di conformità FuelEU.

6. Il paragrafo 5 non si applica alle navi trasferite a una società diversa da quella che ha assunto la responsabilità del suo esercizio durante il periodo oggetto dei controlli supplementari.

7. Le azioni di cui al presente articolo, la relazione sui controlli supplementari di cui al paragrafo 3 e la prova dei pagamenti delle sanzioni FuelEU sono registrate senza ritardo nella banca dati FuelEU dai soggetti che hanno eseguito tali azioni o che hanno effettuato tali controlli o pagamenti.

Articolo 18

Strumenti di sostegno e orientamenti

La Commissione mette a punto adeguati strumenti di monitoraggio nonché orientamenti e strumenti mirati basati sul rischio al fine di agevolare e coordinare le attività di verifica e di esecuzione connesse al presente regolamento. Per quanto possibile, tali orientamenti e strumenti sono messi a disposizione degli Stati membri, dei verificatori e degli organismi nazionali di accreditamento ai fini della condivisione delle informazioni e al fine di garantire una più rigorosa applicazione del presente regolamento.

Articolo 19

Banca dati FuelEU e comunicazioni

1. La Commissione sviluppa e aggiorna una banca dati elettronica, di cui assicura anche il funzionamento, ai fini del monitoraggio della conformità al presente regolamento («banca dati FuelEU»). La banca dati FuelEU è utilizzata per registrare le azioni connesse alle attività di verifica, il saldo di conformità delle navi, compreso l'uso dei meccanismi di flessibilità di cui agli articoli 20 e 21, l'applicazione delle eccezioni stabilite all'articolo 6, paragrafo 5, le azioni relative al pagamento delle sanzioni FuelEU imposte a norma dell'articolo 23 e il rilascio del documento di conformità FuelEU. È accessibile alle società, ai verificatori, alle autorità competenti e a qualsiasi soggetto debitamente autorizzato, agli organismi nazionali di accreditamento, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾ e alla Commissione, con adeguati diritti di accesso e funzionalità corrispondenti alle rispettive responsabilità per l'attuazione del presente regolamento.

2. Tutti gli elementi registrati o modificati nella banca dati FuelEU sono notificati ai soggetti cui sono accessibili.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le norme relative ai diritti di accesso e le specifiche funzionali e tecniche, comprese le regole di notifica e il filtraggio, della banca dati FuelEU. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 29, paragrafo 3.

Articolo 20

Accantonamenti e prestiti di eccedenza di conformità tra periodi di riferimento

1. Sulla base dei calcoli effettuati conformemente all'articolo 16, paragrafo 4, qualora la nave presenti, per il periodo di riferimento, un'eccedenza di conformità rispetto alla sua intensità dei gas a effetto serra di cui all'articolo 4, paragrafo 2, o, se del caso, al sotto-obiettivo di RFNBO di cui all'articolo 5, paragrafo 3, la società può cumularla con il saldo di conformità della stessa nave per il periodo di riferimento successivo. La società registra nella banca dati FuelEU l'accantonamento dell'eccedenza di conformità per il periodo di riferimento successivo, previa approvazione del proprio verificatore. Una volta rilasciato il documento di conformità FuelEU, la società non può più accantonare l'eccedenza di conformità.

⁽²⁴⁾ 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).

2. Sulla base dei calcoli effettuati conformemente all'articolo 16, paragrafo 4, qualora la nave presenti, per il periodo di riferimento, un disavanzo di conformità, la società può prendere in prestito dal periodo di riferimento successivo un anticipo dell'eccedenza di conformità della quantità corrispondente. L'anticipo dell'eccedenza di conformità è aggiunto al saldo di conformità della nave nel periodo di riferimento e, dopo essere stato moltiplicato per 1,1, è sottratto dal saldo di conformità della stessa nave nel periodo di riferimento successivo. L'anticipo dell'eccedenza di conformità non può essere preso in prestito:

- a) per una quantità che supera di oltre il 2 % il limite di cui all'articolo 4, paragrafo 2, moltiplicato per il consumo energetico della nave calcolato conformemente all'allegato I;
- b) per due periodi di riferimento consecutivi.

3. Entro il 30 aprile del periodo di verifica, la società registra nella banca dati FuelEU l'anticipo dell'eccedenza di conformità, previa approvazione del proprio verificatore.

4. Se una nave non effettua scalo in un porto nell'Unione durante il periodo di riferimento e ha preso in prestito un anticipo dell'eccedenza di conformità nel periodo di riferimento precedente, l'autorità competente dello Stato di riferimento notifica alla società interessata, entro il 1° giugno del periodo di verifica, l'importo della sanzione FuelEU di cui all'articolo 23, paragrafo 2, inizialmente evitata prendendo in prestito tale anticipo dell'eccedenza di conformità, moltiplicato per 1,1.

Articolo 21

Messa in comune (pooling) della conformità

1. I saldi di conformità relativi all'intensità dei gas a effetto serra di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e, se del caso, al sotto-obiettivo di RFNBO di cui all'articolo 5, paragrafo 3, di due o più navi calcolati conformemente all'articolo 16, paragrafo 4, possono essere messi in comune al fine di soddisfare i requisiti stabiliti all'articolo 4 e, se del caso, all'articolo 5, paragrafo 3. Il saldo di conformità di una nave non può essere incluso in più di un pool nello stesso periodo di riferimento.

Per l'obiettivo di intensità dei gas a effetto serra e il sotto-obiettivo di RFNBO possono essere utilizzati due pool separati.

2. La società registra nella banca dati FuelEU l'intenzione di includere il saldo di conformità della nave in un pool, la distribuzione del saldo totale di conformità del pool a ogni singola nave e la scelta del verificatore selezionato per verificare tale distribuzione.

3. Qualora le navi che partecipano al pool siano controllate da due o più società i dettagli del pool registrati nella banca dati FuelEU, compresa la distribuzione del saldo totale di conformità del pool alle sue navi e la scelta del verificatore selezionato per verificare la distribuzione del saldo totale di conformità del pool a ogni singola nave, sono validati nella banca dati FuelEU da tutte le società interessate all'interno del pool.

4. Un pool è valido solo se il rispettivo saldo totale di conformità è positivo, se le navi che presentavano un disavanzo di conformità calcolato conformemente all'articolo 16, paragrafo 4, non presentano un disavanzo di conformità più elevato a seguito della distribuzione della conformità del pool e se le navi che presentavano un'eccedenza di conformità calcolata conformemente all'articolo 16, paragrafo 4, non presentano un disavanzo di conformità a seguito della distribuzione della conformità del pool.

5. Una nave non è inclusa in un pool se non rispetta l'obbligo di cui all'articolo 24.

6. Se il saldo totale di conformità del pool comporta un'eccedenza di conformità per una singola nave, si applica l'articolo 20, paragrafo 1.

7. L'articolo 20, paragrafo 2, non si applica alle navi che partecipano al pool.
8. Entro il 30 aprile del periodo di verifica, il verificatore selezionato registra nella banca dati FuelEU la composizione definitiva del pool e la distribuzione del saldo totale di conformità del pool a ogni singola nave.

Articolo 22

Documento di conformità FuelEU

1. Entro il 30 giugno del periodo di verifica, il verificatore rilascia un documento di conformità FuelEU per la nave interessata, a condizione che la nave non presenti un disavanzo di conformità in seguito all'applicazione degli articoli 20 e 21, non abbia effettuato scali in porto non conformi e rispetti l'obbligo di cui all'articolo 24.
2. Qualora siano dovute sanzioni FuelEU di cui all'articolo 23, paragrafo 2 o 5, l'autorità competente dello Stato di riferimento rilascia, entro il 30 giugno del periodo di verifica, un documento di conformità FuelEU per la nave interessata, a condizione che sia stato pagato un importo pari alle sanzioni FuelEU.
3. Il documento di conformità FuelEU include le informazioni seguenti:
 - 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 di tale documento, il suo periodo di validità e il periodo di riferimento a cui si riferisce.
4. Il documento di conformità FuelEU è valido per un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del periodo di riferimento o fino a quando è rilasciato un nuovo documento di conformità FuelEU, se quest'ultima data è anteriore.
5. Il verificatore o, se del caso, l'autorità competente dello Stato di riferimento registra senza ritardo nella banca dati FuelEU il documento di conformità FuelEU rilasciato.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i modelli per il documento di conformità FuelEU, compresi i modelli elettronici. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 29, paragrafo 2.

Articolo 23

Sanzioni FuelEU

1. Prima del 1° maggio del periodo di verifica, sulla base dei calcoli effettuati a norma dell'articolo 16, paragrafo 4, e dopo l'eventuale applicazione degli articoli 20 e 21, il verificatore registra nella banca dati FuelEU i saldi di conformità verificati della nave relativi all'intensità dei gas a effetto serra di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e, se del caso, al sotto-obiettivo di RFNBO di cui all'articolo 5, paragrafo 3.

Se una nave presenta un disavanzo di conformità relativo al sotto-obiettivo di RFNBO di cui all'articolo 5, paragrafo 3, la sanzione FuelEU è calcolata sulla base della formula specificata nell'allegato IV, parte B.

2. Lo Stato di riferimento rispetto a una società provvede affinché, per tutte le sue navi che al 1° giugno del periodo di verifica presentino un disavanzo di conformità relativo all'intensità dei gas a effetto serra di cui all'articolo 4, paragrafo 2, o, se del caso, al sotto-obiettivo di RFNBO di cui all'articolo 5, paragrafo 3, previa eventuale convalida da parte della rispettiva autorità competente, la società versi, entro il 30 giugno del periodo di verifica, un importo pari alla sanzione FuelEU derivante dall'applicazione delle formule di cui all'allegato IV, parte B. Se una nave presenta un disavanzo di conformità per due o più periodi di riferimento consecutivi, tale importo è moltiplicato per $1 + (n - 1)/10$, dove n è il numero di periodi di riferimento consecutivi per i quali la società è oggetto di una sanzione FuelEU per tale nave.

3. Lo Stato di riferimento rispetto a una società provvede affinché, per tutte le sue navi che si trovino nella situazione di cui all'articolo 20, paragrafo 4, la società versi, entro il 30 giugno del periodo di verifica, un importo pari alla sanzione FuelEU notificata a norma di detto paragrafo.
4. Prima del 1° maggio del periodo di verifica, se del caso sulla base dei calcoli effettuati conformemente all'articolo 16, paragrafo 4, il verificatore registra nella banca dati FuelEU il numero totale di ore che la nave ha trascorso ormeggiata alla banchina in violazione dei requisiti di cui all'articolo 6.
5. Lo Stato di riferimento rispetto a una società provvede affinché, per tutte le sue navi che abbiano effettuato almeno uno scalo in porto non conforme, previa eventuale convalida da parte della sua autorità competente, la società versi, entro il 30 giugno del periodo di verifica, un importo pari alla sanzione FuelEU risultante dalla moltiplicazione di 1,5 EUR per la domanda totale stabilita di energia elettrica della nave all'ormeggio e per il numero totale e, arrotondato per eccesso, di ore trascorse dalla nave all'ormeggio in violazione dei requisiti di cui all'articolo 6.
6. Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi relativi all'imposizione, al pagamento e alla riscossione delle sanzioni FuelEU.
7. Le azioni di cui al presente articolo e la prova dei pagamenti sono registrate senza ritardo nella banca dati FuelEU dai soggetti che hanno eseguito tali azioni o effettuato tali pagamenti.
8. La società resta responsabile del pagamento delle sanzioni FuelEU, fatta salva la possibilità per la società di concludere, con gli operatori commerciali della nave, accordi contrattuali che prevedono che gli operatori commerciali siano tenuti a rimborsare alla società il pagamento delle sanzioni FuelEU, quando tali operatori commerciali si assumono la responsabilità finale per l'acquisto del combustibile o l'esercizio della nave. Ai fini del presente paragrafo, per esercizio della nave si intende la determinazione del carico trasportato, della rotta e della velocità della nave.
9. La società resta responsabile del pagamento delle sanzioni FuelEU, fatta salva la possibilità per la società di concludere, con i fornitori di combustibile, accordi contrattuali che prevedono che i fornitori di combustibile siano tenuti a rimborsare alla società il pagamento delle sanzioni FuelEU.
10. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28, al fine di modificare l'allegato IV per adeguare il fattore indicato nella casella 7 e, se del caso, nella casella 14 della tabella di cui alla parte B di tale allegato e utilizzato nella formula di cui al paragrafo 1 del presente articolo, sulla base dell'evoluzione del costo dell'energia, e per modificare il fattore di moltiplicazione di cui al paragrafo 5 del presente articolo, sulla base dell'indicizzazione del costo medio dell'energia elettrica nell'Unione.
11. Gli Stati membri si adoperano per garantire che l'entrata generata dalle sanzioni FuelEU, o il suo equivalente valore finanziario, sia utilizzata per sostenere la rapida diffusione e l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo stimolando la produzione di maggiori quantità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per il settore marittimo, agevolando la costruzione di adeguate strutture di rifornimento o dell'infrastruttura OPS nei porti e sostenendo lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione delle tecnologie più innovative presso le flotte al fine di conseguire riduzioni significative delle emissioni.

Entro il 30 giugno 2030 e successivamente ogni cinque anni, gli Stati membri pubblicano una relazione sull'utilizzo dell'entrata generata dalle sanzioni FuelEU nel corso dei cinque anni precedenti l'anno di ciascuna relazione, comprese informazioni sui beneficiari e sul livello di spesa relativo agli obiettivi di cui al primo comma.

Articolo 24

Obbligo di possedere un documento di conformità FuelEU valido

1. Entro il 30 giugno del periodo di verifica, le navi facenti scalo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, in arrivo, in sosta o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, o che hanno effettuato tratte durante il periodo di riferimento corrispondente, sono in possesso di un documento di conformità FuelEU valido.

2. Il documento di conformità FuelEU rilasciato per la nave interessata a norma dell'articolo 22 costituisce prova della conformità al presente regolamento.

Articolo 25

Applicazione

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.

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 preveda, tra l'altro, di verificare, che la nave sia in possesso di un documento di conformità FuelEU valido.

3. Qualora una nave non rispetti l'obbligo di cui all'articolo 24 per due o più periodi di riferimento consecutivi e qualora altre misure di esecuzione non abbiano garantito la conformità al presente regolamento, l'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo può, nei confronti di una nave che non batta bandiera di tale Stato membro e dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, emettere un ordine di espulsione. Qualora decida di emettere un ordine di espulsione, l'autorità competente dello Stato membro del porto di scalo lo notifica alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato tramite la banca dati FuelEU. Ogni Stato membro, ad eccezione degli Stati membri di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'ingresso della nave oggetto dell'ordine di espulsione in uno qualsiasi dei suoi porti finché la società non adempia i propri obblighi. Qualora una nave non adempia l'obbligo stabilito all'articolo 24 per due o più periodi di riferimento consecutivi e faccia ingresso in uno dei porti dello Stato membro di cui batte bandiera, lo Stato membro interessato, mentre tale nave si trova in uno dei suoi porti, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le proprie osservazioni, ordina il sequestro della bandiera finché la società non adempia i propri obblighi.

4. La società interessata conferma il rispetto dell'obbligo di possedere un documento di conformità FuelEU valido notificando un documento di conformità FuelEU valido all'autorità nazionale competente che ha emesso l'ordine di espulsione. Il presente paragrafo non pregiudica le disposizioni del diritto internazionale applicabili nel caso di navi in difficoltà.

5. Le sanzioni nei confronti di una nave specifica da parte di qualsiasi Stato membro sono notificate alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato tramite la banca dati FuelEU.

Articolo 26

Diritto di riesame

1. Le società hanno il diritto di chiedere un riesame dei calcoli effettuati dal verificatore e delle misure che quest'ultimo ha adottato nei loro confronti a norma del presente regolamento, compreso il rifiuto di rilasciare un documento di conformità FuelEU a norma dell'articolo 22, paragrafo 1.

La domanda di riesame è presentata all'autorità competente dello Stato membro in cui il verificatore è accreditato entro un mese dalla notifica del risultato del calcolo o della misura da parte del verificatore.

2. Le decisioni adottate a norma del presente regolamento dall'autorità competente di uno Stato membro sono soggette a controllo da parte di un organo giurisdizionale dello Stato membro di tale autorità competente.

Articolo 27

Autorità competenti

Gli Stati membri designano una o più autorità competenti incaricate dell'applicazione e dell'esecuzione del presente regolamento («autorità competenti») e ne comunicano i nomi e le informazioni di contatto alla Commissione. La Commissione pubblica sul proprio sito web l'elenco delle autorità competenti.

Capo VI

Poteri delegati, competenze di esecuzione e disposizioni finali

Articolo 28

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 4, all'articolo 5, paragrafo 7, all'articolo 6, paragrafo 6, all'articolo 14, paragrafo 5, e all'articolo 23, paragrafo 10, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 12 ottobre 2023.
3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 4, all'articolo 5, paragrafo 7, all'articolo 6, paragrafo 6, all'articolo 14, paragrafo 5, e all'articolo 23, paragrafo 10, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, dell'articolo 5, paragrafo 7, dell'articolo 6, paragrafo 6, dell'articolo 14, paragrafo 5 e dell'articolo 23, paragrafo 10, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 29

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁵⁾. 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 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima 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 30

Relazioni e riesame

1. Entro il 23 settembre 2024, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina l'interazione e la convergenza tra il presente regolamento e il regolamento (UE) 2015/757 o altri atti giuridici settoriali. Se del caso, la relazione può essere corredata di una proposta legislativa.

⁽²⁵⁾ Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1).

2. Entro il 31 dicembre 2027 e successivamente al più tardi ogni cinque anni, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai risultati di una valutazione del funzionamento del presente regolamento, compresi i possibili effetti in termini di distorsioni del mercato o elusione dei porti; per quanto riguarda l'evoluzione delle tecnologie a zero emissioni nel trasporto marittimo, nonché l'evoluzione delle tecnologie e del mercato dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e per l'OPS, compreso all'ancoraggio; in merito all'uso delle entrate generate dalle sanzioni FuelEU; riguardo all'impatto del presente regolamento sulla competitività del settore marittimo nell'Unione.

In tale relazione la Commissione prende in considerazione, tra l'altro:

- a) l'ambito di applicazione materiale e geografico del presente regolamento, per quanto riguarda la riduzione della soglia di stazza lorda di cui all'articolo 2, paragrafo 1, o l'aumento della quota di energia usata dalle navi nelle tratte da e verso i paesi terzi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d);
- b) il limite di cui all'articolo 4, paragrafo 2, allo scopo di conseguire gli obiettivi definiti nel regolamento (UE) 2021/1119;
- c) i tipi e le dimensioni delle navi cui si applica l'articolo 6, paragrafo 1, e l'estensione degli obblighi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, alle navi all'ancoraggio;
- d) le deroghe di cui all'articolo 6, paragrafo 5;
- e) la contabilizzazione dell'energia elettrica erogata tramite OPS di cui all'allegato I e il fattore di emissione «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio») associato a tale energia elettrica di cui all'allegato II;
- f) la possibilità di includere nell'ambito di applicazione del presente regolamento meccanismi specifici per le tecnologie dei combustibili più sostenibili e innovative con un notevole potenziale di decarbonizzazione, al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione di tali tecnologie dei combustibili;
- g) il calcolo del saldo di conformità per le navi che chiedono di escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio di cui agli allegati IV e V e l'eventuale proroga della validità di tali disposizioni dopo il 31 dicembre 2034;
- h) la possibilità di includere l'energia fornita dal vento nel calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo di cui all'allegato I, fatta salva la disponibilità di un metodo verificabile per il monitoraggio e la contabilizzazione dell'energia eolica;
- i) la possibilità di includere nuove tecnologie di riduzione dei gas a effetto serra, quali la cattura del carbonio a bordo, nel calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo e il saldo di conformità di cui rispettivamente agli allegati I e IV, fatta salva la disponibilità di un metodo verificabile per il monitoraggio e la contabilizzazione del carbonio catturato;
- j) la possibilità di includere elementi aggiuntivi nel presente regolamento, in particolare le emissioni di particolato carbonioso;
- k) la necessità di misure per far fronte ai tentativi delle società di eludere i requisiti di cui al presente regolamento.

La Commissione valuta, se del caso, se corredare tale relazione di una proposta di modifica del presente regolamento.

3. La Commissione include nella relazione di cui al paragrafo 2 una valutazione dell'impatto sociale del presente regolamento sul settore marittimo e sulla sua forza lavoro.

4. Nel preparare la relazione di cui al paragrafo 2 la Commissione valuta in che misura l'attuazione del presente regolamento abbia raggiunto i suoi obiettivi e inciso sulla competitività del settore marittimo. In tale relazione, la Commissione valuta inoltre l'interazione del presente regolamento con altri pertinenti atti giuridici dell'Unione, e individua le disposizioni che potrebbero essere aggiornate e semplificate, comprese eventuali azioni e misure che sono state o potrebbero essere adottate per ridurre la pressione dei costi totali sul settore marittimo. Nell'ambito dell'analisi della Commissione sull'efficienza del presente regolamento, la relazione include anche una valutazione dell'onere che il presente regolamento impone alle società.

La Commissione valuta, ove opportuno, se corredare tale relazione di una proposta di modifica del presente regolamento, alla luce delle conclusioni della relazione di cui al primo comma.

5. In caso di adozione da parte dell'IMO di una norma globale sui combustibili a basse emissioni di gas a effetto serra o di limiti globali di intensità dei gas a effetto serra per l'energia usata a bordo delle navi, la Commissione presenta senza indugio una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. In tale relazione la Commissione esamina tale misura globale per quanto riguarda la sua ambizione alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi e la sua integrità ambientale complessiva. La Commissione esamina inoltre qualsiasi questione relativa all'eventuale articolazione o allineamento del presente regolamento rispetto a tale misura, compresa la necessità di evitare una duplicazione della normativa sulle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo a livello dell'Unione e internazionale.

All'occorrenza, la relazione può essere accompagnata da una proposta legislativa volta a modificare il presente regolamento, in linea con gli impegni dell'Unione in materia di emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia e allo scopo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima.

6. La Commissione controlla l'attuazione del presente regolamento in relazione al trasporto marittimo, in particolare per individuare i comportamenti elusivi, al fine di evitarli in una fase iniziale, anche in relazione alle regioni ultraperiferiche.

I risultati del monitoraggio sono riportati nella relazione biennale di cui all'articolo 3 octies octies, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE.

Articolo 31

Modifica della direttiva 2009/16/CE

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

«51. Documento di conformità FuelEU rilasciato ai sensi del regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) Regolamento 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 del 22.9.2023, p. 48).».

Articolo 32

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2025, ad eccezione degli articoli 8 e 9 che si applicano dal 31 agosto 2024.

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

Fatto a Strasburgo, il 13 settembre 2023

Per il Parlamento europeo
La presidente
R. METSOLA

Per il Consiglio
Il presidente
J. M. ALBARES BUENO

ALLEGATO I

Metodologia per stabilire l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave

Ai fini del calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra (GHG) dell'energia usata a bordo da una nave si applica la seguente formula indicata con il riferimento «equazione (1)»:

Intensità GHG $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Equazione (1)	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT}, i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity}, k}}{\sum_i^n \text{fuel}_i \times \text{LCV}_i \times \text{RRWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_i \sum_j^m \text{engine}_{i,j} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j}\right) \times (\text{CO}_{2\text{eq TtW}, i, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW, slip}, i, j}\right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel}_i \times \text{LCV}_i \times \text{RRWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Fattore di remunerazione per la propulsione assistita dal vento

Ai fini dell'equazione (1), i diversi termini e le indicazioni utilizzati sono presentati nella seguente tabella:

Termine	Spiegazione
i	Indice corrispondente ai tipi di combustibile erogato alla nave nel periodo di riferimento
j	Indice corrispondente alle unità di consumo del combustibile a bordo della nave. Ai fini del presente regolamento le unità di consumo del combustibile considerate sono il motore o i motori principali, il motore o i motori ausiliari, le caldaie, le celle a combustibile e gli inceneritori di rifiuti
k	Indice corrispondente ai punti di connessione OPS
n	Numero totale di tipi di combustibile erogato alla nave nel periodo di riferimento
c	Numero totale di punti di connessione OPS
m	Numero totale di unità di consumo del combustibile
$M_{i,j}$	Massa del combustibile i utilizzato dall'unità di consumo del combustibile j [gFuel]
E_k	Energia elettrica erogata alla nave per punto di connessione k dell'OPS [MJ]
$\text{CO}_{2\text{eq WtT}, i}$	Fattore di emissione di GHG WtT («well-to-tank») del combustibile i [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$]
$\text{CO}_{2\text{eq electricity}, k}$	Fattore di emissione di GHG WtT associato all'energia elettrica erogata alla nave all'ormeggio per punto di connessione k dell'OPS [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$]
LCV_i	Potere calorifico inferiore del combustibile i [MJ/gFuel]
RWDi	Qualora il combustibile sia un combustibile rinnovabile di origine non biologica, può essere applicato un fattore di remunerazione pari a 2 dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2033. In caso contrario, $\text{RWD}_i = 1$.

C_{slipj}	Coefficiente di combustibile incombusto espresso in percentuale della massa del combustibile i utilizzato dall'unità di consumo del combustibile j [%]. C_{slip} include le emissioni fuggitive e le emissioni perse.
$C_{rCO_2i,j}, C_{rCH_4i,j},$ $C_{rN_2O,i,j}$	Fattori di emissione di GHG TtW («tank-to-wake») del combustibile bruciato i nell'unità di consumo del combustibile j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Emissioni di CO ₂ equivalente TtW del combustibile bruciato i nell'unità di combustione j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{rCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{rCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{rN_2Oj} \times GWP_{N_2O})_i$ Equazione (2)
$C_{sfCO_2i,j}, C_{sfCH_4i,j},$ $C_{sfN_2O,i,j}$	Fattori di emissione di GHG TtW del combustibile perso i verso l'unità di consumo del combustibile j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipi,j}$	Emissioni di CO ₂ equivalente TtW del combustibile perso i verso l'unità di consumo del combustibile j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslipi,j} = (C_{sfCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2Oj} \times GWP_{N_2O})_i$ dove: $C_{sfCO_2} = 0$, e $C_{sfN_2O} = 0$. $C_{sfCH_4} = 1$.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ GWP_{N_2O}	Potenziale di riscaldamento globale di CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O su 100 anni, definito nella direttiva (UE) 2018/2001, allegato V, parte C, paragrafo 4

Ai fini del presente regolamento, il termine $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq,electricity,k}$ al numeratore dell'equazione (1) è fissato a zero.

Metodo per determinare $[M_i]$

La massa del combustibile $[M_i]$ è determinata utilizzando il quantitativo comunicato conformemente al quadro delle comunicazioni a norma del regolamento (UE) 2015/757 per le tratte nell'ambito di applicazione del presente regolamento sulla base della metodologia di monitoraggio scelta dalla società.

Metodo per determinare i fattori di emissione di GHG WtT

Le emissioni WtT sono determinate in base alla metodologia descritta nel presente allegato, indicata nell'equazione (1).

I valori predefiniti dei fattori di emissione di GHG WtT ($CO_{2eq,WtT,i}$) figurano nell'allegato II.

Nel caso dei combustibili fossili, si utilizzano solo i valori predefiniti riportati all'allegato II.

I valori reali possono essere utilizzati a condizione che siano certificati, in base a un sistema riconosciuto dalla Commissione a norma dell'articolo 30, paragrafi 5 e 6, della direttiva (UE) 2018/2001, per i biocarburanti, i biogas, gli RFNBO e i carburanti derivanti da carbonio riciclato o, se del caso, conformemente alle pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione relativi ai mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno, in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 4 del presente regolamento.

Bolla di consegna del combustibile (Bunker Delivery Note, BDN)

Ai sensi della convenzione MARPOL, allegato VI, la BDN è obbligatoria e le informazioni da includere nella BDN sono specificate.

Ai fini del presente regolamento:

1. le BDN che includono combustibili diversi dai combustibili fossili usati a bordo sono integrate dalle seguenti informazioni relative a tali combustibili:
 - potere calorifico inferiore [MJ/g];
 - per i biocarburanti, i valori E stabiliti secondo le metodologie di cui alla direttiva (UE) 2018/2001, allegato V, parte C, e allegato VI, parte B [gCO₂eq/MJ] e le relative prove di conformità alle norme stabilite in detta direttiva per tali combustibili, che identificano la filiera di produzione del combustibile.
 - Per i combustibili diversi dai combustibili fossili e dai biocarburanti, il fattore di emissione di GHG WtT [gCO₂eq/MJ] e il relativo certificato che identifica la filiera di produzione del combustibile.
2. In caso di miscelazione di prodotti, le informazioni richieste dal presente regolamento sono fornite per ciascun prodotto.

Bolla di consegna dell'energia elettrica (Electricity Delivery Note, EDN)

Ai fini del presente regolamento, le pertinenti EDN dell'energia elettrica erogata alla nave devono contenere almeno le seguenti informazioni:

1. fornitore: nome, indirizzo, numero di telefono, indirizzo e-mail, rappresentante;
2. nave ricevente: numero IMO (MMSI), nome della nave, tipo di nave, bandiera, rappresentante della nave;
3. porto: nome, ubicazione (LOCODE), terminal/ormeggio;
4. punto di connessione OPS: dettagli del punto di connessione;
5. tempi dell'OPS: data/ora di inizio/finalizzazione;
6. energia fornita: frazione di potenza assegnata al punto di fornitura (se applicabile) [kW], consumo di energia elettrica (kWh) per il periodo di fatturazione, informazioni sulla potenza di picco (se disponibili);
7. misurazione.

Metodo per determinare i fattori di emissione di GHG TtW

Le emissioni TtW sono determinate in base alla metodologia descritta nel presente allegato, come indicata nell'equazione (1) e nell'equazione (2).

I valori predefiniti dei fattori di emissione di GHG TtW (CO_{2eq,TtW_i}) figurano nell'allegato II.

Nel rispetto del piano di monitoraggio di cui all'articolo 8 e previa valutazione del verificatore, una società può utilizzare altri metodi, come la misurazione diretta di CO_{2eq} o le prove di laboratorio, se migliorano l'accuratezza complessiva del calcolo, in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 5.

Metodo per determinare le emissioni fuggitive e le emissioni perse TtW

Le emissioni fuggitive e le emissioni perse sono le emissioni generate dalla quantità di combustibile che non raggiunge la camera di combustione dell'unità di combustione o che non è consumata dall'unità di consumo del combustibile perché incombusta, rilasciata o fuoriuscita dal sistema. Ai fini del presente regolamento, si tiene conto delle emissioni fuggitive e delle emissioni perse come percentuale della massa del combustibile usato dall'unità di consumo del combustibile. I valori predefiniti sono riportati nell'allegato II.

Metodi per determinare i fattori di remunerazione connessi alla propulsione assistita dal vento

Nel caso in cui a bordo sia installato un sistema di propulsione assistita dal vento, può essere applicato un fattore di remunerazione, determinato come segue:

Fattore di remunerazione per la propulsione assistita dal vento - WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

dove:

- P_{Wind} è l'energia effettiva disponibile dei sistemi di propulsione assistita dal vento e corrisponde a $f_{eff} * P_{eff}$, calcolato conformemente alle linee guida del 2021 sul trattamento delle tecnologie innovative per l'efficienza energetica per il calcolo e la verifica degli indici di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI- energy efficiency design index) e di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI - energy efficiency existing ships index) conseguiti (MEPC.1/Circ.896);
- P_{Prop} è la potenza di propulsione della nave e corrisponde al P_{ME} , secondo la definizione presente nelle linee guida del 2018 sul metodo di calcolo dell'EEDI conseguito per le navi nuove (risoluzione IMO MEPC.364(79) e successive modifiche) e nelle linee guida del 2021 sul metodo di calcolo dell'EEXI conseguito (risoluzione IMO MEPC.333(76)). Nel caso in cui siano installati motori ad albero, $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$.

L'indice di intensità dei GHG della nave è quindi calcolato moltiplicando il risultato dell'equazione (1) per il fattore di remunerazione.

ALLEGATO II

Fattori di emissione predefiniti

I fattori di emissione predefiniti riportati nella tabella sottostante devono essere utilizzati per determinare l'indice di intensità delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'allegato I del presente regolamento, tranne quando le società si discostano da tali fattori di emissione predefiniti in applicazione dell'articolo 10, paragrafi 4 e 5, del presente regolamento.

Nella tabella sotto riportata:

- TBM (To Be Measured) significa «da misurare»
- N.d. significa «non disponibile»
- Il trattino significa «non applicabile»
- E è stabilito conformemente alle metodologie di cui all'allegato V, parte C, e all'allegato VI, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001.

Se una casella indica TBM o N.d., a meno che un valore non sia dimostrato in conformità dell'articolo 10, 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., a meno che un valore non sia dimostrato in conformità dell'articolo 10, si utilizza il valore predefinito della filiera meno favorevole dei combustibili fossili. Tale norma non si applica alla colonna 9, laddove TBM o N.d. si riferisce a valori non disponibili per il consumo di combustibile. In caso di assenza di valore predefinito, dovrebbe essere usato un valore certificato in conformità dell'articolo 10, paragrafo 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT («well-to-tank»)	TtW («well-to-tank»)					
Classe del combustibile	Nome della filiera	LCV [MJ/g]	CO _{2eq} WtT [gCO _{2eq} /MJ]	Classe dell'unità di consumo del combustibile	C _f CO ₂ [gCO ₂ /gFuel]	C _f CH ₄ [gCH ₄ /gFuel]	C _f N ₂ O [gN ₂ O/gFuel]	C _{slip} in % della massa del combustibile usato dal motore	
Combustibili fossili	HFO Qualità da RME a RMK di cui alla norma ISO 8217	0,0405	13,5	Tutti i motori a combustione interna	3,114	0,00005	0,00018	-	
	LFO Qualità da RMA a RMD di cui alla norma ISO 8217	0,041	13,2	Tutti i motori a combustione interna	3,151	0,00005	0,00018	-	
	MDO MGO Qualità da DMX a DMB di cui alla norma ISO 8217	0,0427	14,4	Tutti i motori a combustione interna	3,206	0,00005	0,00018	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT («well-to-tank»)	TtW («well-to-tank»)					
Classe del combustibile	Nome della filiera	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$]	Classe dell'unità di consumo del combustibile	C _f CO ₂ [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _f CH ₄ [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _f N ₂ O [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{slip} in % della massa del combustibile usato dal motore	
Combustibili fossili	GNL	0,0491	18,5	GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)	2,750	0	0,00011	3,1	
				GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)				1,7	
				GNL Diesel (basso regime dual-fuel)				0,2	
				LBSI				2,6	
	GPL	0,046	7,8	Tutti i motori a combustione interna	3,030 Butano 3,000 Propano	TBM	TBM	N.d.	
	H2 (gas naturale)	0,12	132	Celle a combustibile	0	0	-	-	
				Motore a combustione interna	0	0	TBM		
	NH3 (gas naturale)	0,0186	121	Celle a combustibile	0	N/A	TBM	N/A	
				Motore a combustione interna	0	N/A	TBM	N/A	
	Metanolo (gas naturale)	0,0199	31,3	Tutti i motori a combustione interna	1,375	TBM	TBM	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT («well-to-tank»)	TtW («well-to-tank»)					
Classe del combustibile	Nome della filiera	LCV [$\frac{MJ}{g}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{gCO_2eq}{MJ}$]	Classe dell'unità di consumo del combustibile	C _{f CO2} [$\frac{gCO_2}{gFuel}$]	C _{f CH4} [$\frac{gCH_4}{gFuel}$]	C _{f N2O} [$\frac{gN_2O}{gFuel}$]	C _{slip} in % della massa del combustibile usato dal motore	
Biocarburanti	Filiere di produzione dell'etanolo della direttiva (UE) 2018/2001	Valore di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Tutti i motori a combustione interna	1,913	TBM	TBM	-	
	Biodiesel Filiere di produzione della direttiva (UE) 2018/2001			Tutti i motori a combustione interna	2,834	TBM	TBM	-	
	Olio vegetale idrotreatato (HVO) Filiere di produzione della direttiva (UE) 2018/2001			Tutti i motori a combustione interna	3,115	0,00005	0,00018	-	
	Biometano liquefatto come carburante per il trasporto (Bio-GNL) Filiere di produzione della direttiva (UE) 2018/2001			GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)					3,1
				GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)	2,750	0	0,00011	1,7	
				GNL Diesel (dual-fuel)				0,2	
				LBSI				2,6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT («well-to-tank»)	TtW («well-to-tank»)					
Classe del combustibile	Nome della filiera	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$]	Classe dell'unità di consumo del combustibile	C _f CO ₂ [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _f CH ₄ [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _f N ₂ O [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{slip} in % della massa del combustibile usato dal motore	
	Filiere di produzione del biometanolo della direttiva (UE) 2018/2001			Tutti i motori a combustione interna	1,375	TBM	TBM	-	
	Altre filiere di produzione della direttiva (UE) 2018/2001			Tutti i motori a combustione interna	3,115	0,00005	0,00018	-	
Biocarburanti	Bio-H2 Filiere di produzione della direttiva (UE) 2018/2001	Valore di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2018/2001	N.d.	Celle a combustibile	0	0	0	-	
				Motore a combustione interna	0	0	TBM		
Carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO)-	e-diesel	0,0427	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	3,206	0,00005	0,00018	-	
	e-methanol	0,0199	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Tutti i motori a combustione interna	1,375	TBM	TBM	-	
Elettrocarburanti	e-LNG	0,0491	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	GNL ciclo Otto (regime medio dual-fuel)	2,750	0	0,00011	3,1	
				GNL ciclo Otto (basso regime dual-fuel)				1,7	
				GNL Diesel (dual-fuel)				0,2	
				LBSI				2,6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT («well-to-tank»)	TtW («well-to-tank»)					
Classe del combustibile	Nome della filiera	LCV [$\frac{MJ}{g}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{gCO_2eq}{MJ}$]	Classe dell'unità di consumo del combustibile	C _f CO ₂ [$\frac{gCO_2}{gFuel}$]	C _f CH ₄ [$\frac{gCH_4}{gFuel}$]	C _f N ₂ O [$\frac{gN_2O}{gFuel}$]	C _{slip} in % della massa del combustibile usato dal motore	
	e-H2	0,12	Rif. alla direttiva (UE) 2018/2001	Celle a combustibile	0	0	0	-	
				Motore a combustione interna	0	0	TBM		
	e-NH3	0,0186	N.d.	Celle a combustibile	0	N.d.	TBM	N.d.	
				Motore a combustione interna	0	N.d.	TBM	N.d.	
	e-GPL	N.d.	N.d.		N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	
	e-DME	N.d.	N.d.		N.d.	N.d.	N.d.	-	
Altri	Energia elettrica	-	MIX ENERGETICO UE	Alimentazione elettrica da terra (On-shore power supply, OPS)	-	-	-	-	

La colonna 1 identifica la classe dei combustibili, ossia i combustibili fossili, i biocarburanti liquidi, i biocarburanti gassosi e gli elettrocarburanti.

La colonna 2 identifica il nome o le filiere dei combustibili pertinenti all'interno della classe.

Nella colonna 3 figura il potere calorifico inferiore dei combustibili in [MJ/g]. Per i biocarburanti liquidi, i valori del contenuto energetico in peso (potere calorifico inferiore, MJ/kg) di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2018/2001 sono convertiti in [MJ/g] e utilizzati.

La colonna 4 contiene i fattori di emissione di GHG WtT in [gCO_{2eq}/MJ]:

- per i biocarburanti liquidi, i valori predefiniti sono calcolati utilizzando i valori di E stabiliti secondo le metodologie di cui alla direttiva (UE) 2018/2001, allegato V, parte C, per tutti i biocarburanti liquidi, ad eccezione del bio-GNL, e allegato VI, parte B, per il bio-GNL, e sulla base dei valori predefiniti associati al biocarburante specifico utilizzato come combustibile per il trasporto e alla relativa filiera di produzione, di cui alla stessa direttiva, allegato V, parti D ed E, per tutti i biocarburanti liquidi, ad eccezione del bio-GNL, e allegato VI, parte D, per il bio-GNL. Tuttavia, i valori di E devono essere adeguati sottraendo il rapporto tra i valori contenuti nella colonna 6 (C_f CO₂) e nella colonna 3 (LCV). Ciò è richiesto dal presente regolamento, che separa i calcoli WtT e TtW, per evitare un doppio conteggio delle emissioni;
- affinché gli RFNBO e gli altri combustibili non menzionati alla lettera a) siano presi in considerazione ai fini di cui all'articolo 4, paragrafo 1, i valori predefiniti devono essere calcolati utilizzando la metodologia dell'atto delegato di cui all'articolo 28, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2018/2001 oppure, se del caso, una metodologia analoga se definita in un atto giuridico dell'Unione relativo ai mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno, a norma dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2 del presente regolamento.

La colonna 5 identifica i principali tipi/le principali classi di unità di consumo del combustibile, quali i motori a combustione interna a due o a quattro tempi diesel o ciclo Otto, i motori LBSI (Lean-Burn Spark-Ignited), le celle a combustibile, ecc.

Nella colonna 6 figurano i fattori di emissione Cf per la CO₂ in [gCO₂/gfuel]. Devono essere utilizzati i valori dei fattori di emissione specificati nel regolamento (UE) 2015/757. Per tutti i combustibili che non figurano nel regolamento (UE) 2015/757, i valori predefiniti sono riportati nella tabella.

Nella colonna 7 figurano i fattori di emissione Cf per il metano in [gCH₄/gfuel]. Per i combustibili GNL i valori Cf per il metano sono fissati a zero.

Nella colonna 8 figurano i fattori di emissione Cf per il protossido di azoto in [gN₂O/gfuel].

La colonna 9 identifica la parte di combustibile perso in qualità di emissioni fuggitive ed emissioni perse (Cslip) in % della massa del combustibile usato dalla specifica unità di consumo del combustibile. 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 (colonna 9). I valori di Cslip nella tabella sono calcolati al 50 % del pieno carico del motore.

ALLEGATO III

Requisiti generali per le tecnologie a zero-emissioni

Nella seguente tabella, non esaustiva, sono ripresi i tipi di tecnologie che possono essere considerate tecnologie a zero emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 7), come pure i requisiti generali per il loro funzionamento.

Tipi di tecnologia	Requisiti generali per il funzionamento
Celle a combustibile	Energia fornita da celle a combustibile a bordo mediante un combustibile o un sistema atto a garantire che, se utilizzato per fornire energia, le emissioni di cui all'articolo 3, punto 7), non siano rilasciate nell'atmosfera
Stoccaggio di energia elettrica a bordo	Energia fornita da sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica a bordo precedentemente caricati tramite: <ul style="list-style-type: none">— produzione di energia a bordo in mare— ricarica delle batterie a terra— sostituzione delle batterie
Produzione di energia a bordo da energia eolica e solare	Energia fornita da fonti di energia rinnovabili a bordo, che alimenta la rete della nave direttamente o mediante ricarica dello stoccaggio intermedio di energia elettrica a bordo

L'energia fornita da tecnologie di bordo non riprese nella tabella e che conseguono l'azzeramento delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 7), può essere aggiunta alla tabella mediante atti delegati a norma dell'articolo 6, paragrafo 6.

Il rispetto dei requisiti generali di cui sopra e di cui all'articolo 6, paragrafo 6, per altre tecnologie nonché dei criteri dettagliati di accettazione specificati negli atti di esecuzione di cui all'articolo 6, paragrafo 7, deve essere dimostrato dalla documentazione pertinente.

—

ALLEGATO IV

Formule per il calcolo del saldo di conformità e delle sanzioni FuelEU di cui all'articolo 23, paragrafo 2

A. Formule per il calcolo del saldo di conformità della nave

- a) Ai fini del calcolo del saldo di conformità di una nave relativo all'intensità dei gas a effetto serra di cui all'articolo 4, paragrafo 2, si applica la seguente formula:

Saldo di conformità [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
---	--

dove:

gCO _{2eq}	Grammi di CO ₂ equivalente
GHGIE _{target}	Limite di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo di una nave a norma dell'articolo 4, paragrafo 2
GHGIE _{actual}	Media annua dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo di una nave calcolata per il periodo di riferimento pertinente

Fino al 31 dicembre 2034, per qualsiasi nave avente la classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente, la società può chiedere di escludere il consumo di energia aggiuntiva dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio.

Per qualsiasi nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente, la società può chiedere di escludere il consumo di energia aggiuntiva dovuta alle caratteristiche tecniche della nave.

Per entrambi i casi in cui il consumo di energia aggiuntiva è escluso, ai fini del calcolo del saldo di conformità di cui sopra, i valori di M_i sono sostituiti dalla massa adeguata del combustibile M_{iA} di cui all'allegato V e il valore di GHGIE_{actual} da utilizzare per il calcolo del saldo di conformità è ricalcolato con i corrispondenti valori di M_{iA}.

- b) Ai fini del calcolo del saldo di conformità di una nave rispetto al sotto-obiettivo di RFNBO di cui all'articolo 5, paragrafo 3, si applica la seguente formula:

CB _{RFNBO} [MJ] =	$(0,02 \times (\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i)) - (\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i)$
----------------------------	--

dove:

CB _{RFNBO}	Saldo di conformità in MJ del sotto-obiettivo RFNBO di cui all'articolo 5, paragrafo 3
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Somma annuale dell'energia usata da RFNBO e/o da combustibili che consentono una riduzione equivalente di emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 5

B. Formula per il calcolo delle sanzioni FuelEU di cui all'articolo 23, paragrafo 2

L'ammontare delle sanzioni FuelEU di cui all'articolo 23, paragrafo 2, è calcolato come segue:

- a) sanzione FuelEU in relazione al saldo di conformità relativo all'intensità dei gas a effetto serra della nave a norma dell'articolo 4, paragrafo 2

Sanzioni FuelEU =	$\frac{ \text{saldo di conformità} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
-------------------	--

1.	Sanzione FuelEU	2.	In EUR
3.	Saldo di conformità	4.	Il valore assoluto del saldo di conformità
5.	41 000	6.	1 tonnellata metrica di VLSFO, equivalente a 41 000 MJ
7.	2 400	8.	L'importo da pagare in EUR per tonnellata metrica equivalente di VLSFO

- b) Sanzione FuelEU in relazione al sotto-obiettivo di RFNBO a norma dell'articolo 5, paragrafo 3

Se $CB_{\text{RFNBO}} > 0$, l'ammontare della sanzione FuelEU di cui all'articolo 23, paragrafo 2, è calcolato come segue:

Sanzione FuelEU (RFNBO) =	$\frac{CB_{\text{RFNBO}}}{41000} \times P_d$
---------------------------	--

9.	Sanzione FuelEU	10.	In EUR
11.	CB_{RFNBO}	12.	Il valore del saldo di conformità per gli RFNBO
13.	P_d	14.	Differenza di prezzo tra RFNBO e combustibili fossili compatibili con gli impianti della nave
15.	41 000	16.	1 tonnellata metrica di VLSFO, equivalente a 41 000 MJ

ALLEGATO V

Calcolo della massa adeguata del combustibile per la navigazione in presenza di ghiaccio

Il presente allegato descrive come calcolare:

- il consumo di energia aggiuntiva dovuta alle caratteristiche tecniche di una nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente
- il consumo di energia aggiuntiva di una nave avente la classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super, o una classe ghiaccio equivalente, dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio
- la massa adeguata [Mi A], previa detrazione dell'energia aggiuntiva assegnata a ciascun combustibile i

Energia aggiuntiva dovuta alla classe ghiaccio

Il consumo di energia aggiuntiva dovuta alle caratteristiche tecniche di una nave avente la classe ghiaccio IA o IA Super o una classe ghiaccio equivalente è calcolato come segue:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

dove:

$E_{\text{voyages, total}}$ rappresenta l'energia totale consumata in tutte le tratte e
 $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ rappresenta il consumo di energia aggiuntiva dovuta alla navigazione in condizioni di ghiaccio.

L'energia totale consumata in tutte le tratte è calcolata come segue:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

dove:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ rappresenta la massa del combustibile consumata in tutte le tratte nell'ambito di applicazione del regolamento, e
 LCV_i il potere calorifico inferiore del combustibile i.

Energia aggiuntiva dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio

Il consumo di energia aggiuntiva dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio di una nave avente la classe ghiaccio IC, IB, IA o IA Super, o una classe ghiaccio equivalente, è calcolato come segue:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

dove:

$E_{\text{voyages, open water}}$ rappresenta l'energia consumata nelle tratte in acque aperte e
 $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ rappresenta l'energia adeguata consumata in presenza di ghiaccio.
 $E_{\text{additional due to ice class}}$ non può essere superiore a $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

L'energia consumata nelle tratte che prevedono solo la navigazione in acque aperte è calcolata come segue:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

dove:

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$ rappresenta l'energia consumata nella navigazione in presenza di ghiaccio, che è calcolata come segue:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i$$

dove:

$M_{i,voyages,ice\ conditions}$ rappresenta la massa del combustibile consumata nella navigazione in presenza di ghiaccio, nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

L'energia adeguata consumata in presenza di ghiaccio è calcolata come segue:

$$E_{voyages,ice\ conditions,adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \frac{E}{D_{open\ water}}$$

dove:

$D_{ice\ conditions}$ rappresenta la distanza aggregata percorsa durante la navigazione in presenza di ghiaccio nell'ambito di applicazione del regolamento.

$\frac{E}{D_{open\ water}}$ è il consumo di energia per distanza percorsa in acque aperte, calcolato come segue:

$$\frac{E}{D_{open\ water}} = \frac{(E_{voyages,total} - E_{voyages,ice\ conditions})}{(D_{total} - D_{ice\ conditions})}$$

dove:

$E_{voyages,ice\ conditions}$ rappresenta il consumo di energia consumata durante la navigazione in presenza di ghiaccio e

D_{total} è la distanza aggregata annua percorsa nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Energia aggiuntiva totale del ghiaccio dovuta alla classe ghiaccio e alla navigazione in presenza di ghiaccio

$$E_{additional\ ice} = E_{additional\ due\ to\ ice\ class} + E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$$

Massa adeguata [$M_{i,A}$]

La società assegna l'energia aggiuntiva totale del ghiaccio $E_{i\ additional\ ice}$ ai diversi combustibili i utilizzati durante l'anno, alle seguenti condizioni:

$$\sum E_{i\ additional\ ice} = E_{additional\ ice}$$

Per ciascun combustibile i ,

$$E_{i,additional\ ice} \leq M_i \times LCV_i$$

La massa adeguata del combustibile i [$M_{i,A}$] è calcolata come segue:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i,additional\ ice}}{LCV_i}$$

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/1806 DELLA COMMISSIONE

del 20 settembre 2023

recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 14, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Le importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese sono soggette a un dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione ⁽²⁾.
- (2) In data 21 novembre 2022 Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd., codice addizionale TARIC ⁽³⁾ C419, società soggetta a un'aliquota del dazio antidumping del 24,2 % prevista per le «Altre società che hanno collaborato nell'inchiesta antidumping [ad eccezione delle società soggette all'aliquota del dazio compensativo parallela per tutte le altre società ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2019/72]», ha informato la Commissione di aver cambiato il proprio nome in Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.
- (3) La società ha chiesto alla Commissione di confermare che la modifica del nome non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio antidumping ad essa applicata sotto il nome precedente.
- (4) La Commissione ha esaminato le informazioni fornite e ha concluso che la modifica del nome è stata debitamente registrata presso le autorità competenti e non ha dato luogo a nuovi rapporti con altri gruppi di società che non sono stati oggetto di inchiesta della Commissione.
- (5) Questa modifica del nome non pregiudica pertanto le risultanze del regolamento di esecuzione (UE) 2019/73, in particolare l'aliquota del dazio antidumping applicabile alla società in questione.
- (6) La modifica del nome dovrebbe prendere effetto a decorrere dalla data in cui la società ha cambiato nome, ossia dal 22 settembre 2022. La Commissione ha chiesto al richiedente di confermare se tale data fosse corretta.

⁽¹⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 16 del 18.1.2019, pag. 108).

⁽³⁾ Tariffa integrata dell'Unione europea.

- (7) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando precedenti, la Commissione ha ritenuto opportuno modificare il regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 affinché rispecchi la modifica del nome della società cui era stato precedentemente attribuito il codice addizionale TARIC C419.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. L'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione è così modificato:

«Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419»
---	----------	-------

è sostituito da

«Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419».
--	----------	--------

2. Il codice addizionale TARIC C419 precedentemente attribuito a Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd. si applica a Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. a decorrere dal 22 settembre 2022. Si procede al rimborso o allo sgravio in conformità alla normativa doganale applicabile di qualsiasi dazio definitivo pagato sulle importazioni di prodotti fabbricati da Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. in eccesso rispetto al dazio antidumping stabilito all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione per quanto riguarda Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 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 20 settembre 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/1807 DELLA COMMISSIONE**del 21 settembre 2023****recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Le importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese sono soggette a un dazio compensativo definitivo istituito dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 della Commissione ⁽²⁾.
- (2) In data 21 novembre 2022 Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd., codice addizionale TARIC ⁽³⁾ C419, società soggetta a un'aliquota del dazio compensativo del 9,2 %, ha informato la Commissione di aver cambiato il proprio nome in Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.
- (3) La società ha chiesto alla Commissione di confermare che la modifica del nome non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio prevista per le «Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato I» e ad essa applicata sotto il nome precedente.
- (4) La Commissione ha esaminato le informazioni fornite e ha concluso che la modifica del nome è stata debitamente registrata presso le autorità competenti e non ha dato luogo a nuovi rapporti con altri gruppi di società che non sono stati oggetto di inchiesta della Commissione.
- (5) Questa modifica del nome non pregiudica pertanto le risultanze del regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, in particolare l'aliquota del dazio compensativo applicabile alla società in questione.
- (6) La modifica del nome dovrebbe prendere effetto a decorrere dalla data in cui la società ha cambiato nome, ossia dal 22 settembre 2022. La Commissione ha chiesto al richiedente di confermare se tale data fosse corretta.
- (7) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando precedenti, la Commissione ha ritenuto opportuno modificare il regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 affinché rispecchi la modifica del nome della società cui era stato precedentemente attribuito il codice addizionale TARIC C419.
- (8) A norma dell'articolo 25 del regolamento (UE) 2016/1037, le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dal regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 55.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 16 del 18.1.2019, pag. 5).

⁽³⁾ Tariffa integrata dell'Unione europea.

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea (codificazione) (GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. L'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 è così modificato:

«Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419»
---	----------	-------

è sostituito da

«Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419».
--	----------	--------

2. Il codice addizionale TARIC C419 precedentemente attribuito a Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd. si applica a Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. a decorrere dal 22 settembre 2022. Si procede al rimborso o allo sgravio in conformità alla normativa doganale applicabile di qualsiasi dazio definitivo pagato sulle importazioni di prodotti fabbricati da Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. in eccesso rispetto al dazio compensativo stabilito all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 per quanto riguarda Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 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 21 settembre 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/1808 DELLA COMMISSIONE**del 21 settembre 2023****che stabilisce il modello per fornire informazioni in materia di pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta in relazione a gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero, ai sensi del regolamento (UE) 2022/2371 del Parlamento europeo e del Consiglio**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2022/2371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, relativo alle gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero e che abroga la decisione n. 1082/2013/UE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2022/2371 istituisce meccanismi e strutture per il coordinamento della preparazione e della risposta a gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero, tra cui le relazioni sulla pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta.
- (2) Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) 2022/2371, gli Stati membri trasmettono alla Commissione e alle agenzie e agli organismi competenti dell'Unione una relazione aggiornata sulla pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta e sull'attuazione a livello nazionale e, se del caso, ai livelli interregionale e transfrontaliero entro il 27 dicembre 2023 e successivamente ogni 3 anni.
- (3) L'articolo 7, paragrafo 1, secondo e terzo comma, del regolamento (UE) 2022/2371 specifica le informazioni sulla pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta che gli Stati membri forniscono alla Commissione e alle agenzie e agli organismi competenti dell'Unione.
- (4) Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (UE) 2022/2371, ogni tre anni la Commissione mette a disposizione del comitato per la sicurezza sanitaria (CSS) le informazioni ricevute mediante una relazione elaborata in cooperazione con il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) e altre agenzie e organismi competenti dell'Unione. Tale relazione include profili per paese al fine di monitorare i progressi ed elaborare piani d'azione per colmare le lacune individuate a livello nazionale, per i quali la Commissione può formulare raccomandazioni generali, tenendo conto dei risultati della valutazione effettuata a norma dell'articolo 8 di detto regolamento.
- (5) Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, secondo e terzo comma, del regolamento (UE) 2022/2371, sulla base di tale relazione, la Commissione avvia discussioni in seno al CSS sui progressi e sulle lacune nella preparazione. Una panoramica delle raccomandazioni della relazione è pubblicata sui siti web della Commissione e dell'ECDC.
- (6) Il modello di questionario che gli Stati membri sono tenuti a utilizzare per fornire le informazioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento dovrebbe assicurarne la pertinenza rispetto agli obiettivi definiti in tale paragrafo e la comparabilità, evitando nel contempo qualsiasi duplicazione delle informazioni richieste e presentate. Il modello è stato elaborato in stretta collaborazione con il gruppo di lavoro sulla preparazione del CSS, con la partecipazione attiva della maggior parte degli Stati membri, delle direzioni generali competenti della Commissione, dell'ECDC e dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS). Il modello è stato allineato, ove possibile, alla relazione di autovalutazione degli Stati parte (SPAR) del regolamento sanitario internazionale (2005).
- (7) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero,

⁽¹⁾ GUL 314 del 6.12.2022, pag. 26.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È adottato il modello che gli Stati membri sono tenuti a utilizzare per fornire informazioni sulla loro pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta in relazione a gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2022/2371, quale riportato nell'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 21 settembre 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

Indice

A. Capacità a norma del regolamento sanitario internazionale (RSI) 2005	108
1. Strumenti politici, giuridici e normativi per l'attuazione del regolamento sanitario internazionale (RSI) 2005	108
2. Finanziamento	109
3. Laboratorio	110
4. Sorveglianza	113
5. Risorse umane	114
6. Gestione delle emergenze sanitarie	115
Gestione della risposta in caso di emergenza sanitaria	115
Gestione della logistica di emergenza e della catena di approvvigionamento	118
7. Fornitura di servizi sanitari	121
8. Comunicazione del rischio	124
9. Punti di entrata e salute alle frontiere	125
10. Zoonosi e minacce di origine ambientale, comprese quelle dovute al clima	126
11. Eventi chimici	127
B. Capacità supplementari ai sensi del regolamento (UE) 2022/2371	129
12. Resistenza antimicrobica e infezioni associate all'assistenza sanitaria	129
Resistenza antimicrobica	129
Infezioni associate all'assistenza sanitaria	134
13. Funzioni di coordinamento e supporto a livello di Unione	135
14. Sviluppo della ricerca e valutazioni per informare e accelerare la preparazione alle emergenze 35	137
15. Elementi relativi alla ripresa	139
16. Azioni intraprese per colmare le lacune riscontrate nell'attuazione dei piani di prevenzione, di preparazione e di risposta	139
C. Altro	141

A. Capacità a norma del regolamento sanitario internazionale (RSI) 2005

1. **Strumenti politici, giuridici e normativi per l'attuazione del regolamento sanitario internazionale (RSI) 2005**

	Domanda	Indicatore	
A.1.1	Per quanto riguarda gli strumenti giuridici del proprio Stato membro per la pianificazione della preparazione e della risposta, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:	Indicatore 1-5	
			livello
	Gli strumenti giuridici non prevedono il coordinamento tra i livelli di governo nazionale, regionale e locale durante un'emergenza di sanità pubblica.		1
	Gli strumenti giuridici prevedono il coordinamento tra i livelli di governo nazionale, regionale e locale durante un'emergenza di sanità pubblica.		2
	Gli strumenti giuridici prevedono il coordinamento tra i livelli di governo nazionale, regionale e locale durante un'emergenza di sanità pubblica. Tali strumenti prevedono anche il coordinamento con i settori responsabili delle infrastrutture critiche durante un'emergenza di sanità pubblica.		3
	Gli strumenti giuridici prevedono il coordinamento tra i livelli di governo nazionale, regionale e locale durante un'emergenza di sanità pubblica. Tali strumenti prevedono anche il coordinamento con i settori responsabili delle infrastrutture critiche durante un'emergenza di sanità pubblica. La preparazione operativa di tali strumenti giuridici è anche stata sottoposta a prova negli ultimi tre anni.		4
	Come per il livello 4, e inoltre esiste un meccanismo per il riesame e la revisione degli strumenti giuridici (se necessario, in base alle raccomandazioni derivanti dalle prove).		5
— Se il livello è 5: il proprio paese ha sottoposto a revisione gli strumenti giuridici negli ultimi tre anni? (Sì/no) — In caso affermativo, indicare i link o caricare i documenti pertinenti (facoltativo per gli Stati membri): — Altre osservazioni:			
A.1.2	In caso di emergenza di sanità pubblica, gli strumenti giuridici del proprio paese per l'attuazione del RSI 2005 prevedono un chiaro processo decisionale, che può comprendere una o più autorità? (Sì/no/altro) — Se la risposta è «altro», precisare:	Non applicabile (N/A)	

2. Finanziamento

	Domanda	Indicatore	
A.2.1	Per quanto riguarda l'intenzione degli Stati membri di condurre test delle risorse finanziarie per i finanziamenti di emergenza destinati alla risposta alle minacce per la salute, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:	Indicatore 1-5 o N/A	
			livello
	Lo Stato membro non è in grado di rispondere alla domanda [a livello nazionale].		N/A
	Non sono previsti test delle risorse finanziarie per i finanziamenti di emergenza destinati alla risposta alle minacce per la salute nei prossimi tre anni.		1
	Sono previsti test delle risorse finanziarie per i finanziamenti di emergenza destinati alla risposta alle minacce per la salute nei prossimi tre anni ma su base ad hoc.		2
	Sono previsti test delle risorse finanziarie per i finanziamenti di emergenza destinati alla risposta alle minacce per la salute, da effettuarsi su base regolare.		3
	I test delle risorse finanziarie per i finanziamenti di emergenza destinati alla risposta alle minacce per la salute sono stati condotti e continuano ad essere condotti su base regolare.		4
	Come per il livello 4, e inoltre sono state attuate le raccomandazioni derivanti dai test e sono stati riesaminati e rivisti i relativi piani.		5
	— Altre osservazioni: <i>Il proprio Stato membro non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì)</i> <i>In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no).</i> <i>In caso affermativo, indicare se a livello centrale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se vi sono lacune o difficoltà.</i> <i>In caso negativo, fornire spiegazioni:</i>		
A.2.2	Il ministero della Sanità e il ministero delle Finanze del proprio Stato membro dispongono di procedure specifiche per il coordinamento delle politiche e delle attività in caso di emergenza di sanità pubblica? (Sì/no/altro) — In caso affermativo, precisare: (ad esempio, riunioni regolari, task force congiunte o gruppi di lavoro, linee guida e misure normative ecc.) — Se la risposta è «altro», precisare:	N/A	

3. Laboratorio

	Domanda	Indicatore	
A.3.1	Indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro in relazione al potenziamento della capacità di analisi di laboratorio in caso di emergenza di sanità pubblica:	Indicatore 1-5	
			Livello
	Non esistono piani o organizzazioni ⁽¹⁾ per il potenziamento della capacità di analisi di laboratorio in caso di emergenza di sanità pubblica.		1
	Sono in fase di definizione un piano e un'organizzazione per il potenziamento della capacità di analisi di laboratorio in caso di emergenza di sanità pubblica.		2
	Esistono un piano e un'organizzazione per il potenziamento della capacità di analisi di laboratorio in caso di emergenza di sanità pubblica, ma negli ultimi tre anni il piano non è stato testato.		3
	Esistono un piano e un'organizzazione per il potenziamento della capacità di analisi di laboratorio in caso di emergenza di sanità pubblica e negli ultimi tre anni il piano è stato sottoposto a prova di stress.		4
	Come per il livello 4, e inoltre il sistema è stato riveduto di conseguenza.		5
	— Altre osservazioni:		
A.3.2	Indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro per quanto riguarda l'attuazione di nuovi test basati sull'amplificazione degli acidi nucleici (NAAT) e l'adattamento dei sistemi di laboratorio associati in caso di comparsa di un nuovo agente patogeno con potenziale pandemico:	Indicatore 1-5	
			Livello
	Nel contesto del proprio Stato membro, non sarebbe possibile attuare nuovi NAAT e adattare i sistemi di laboratorio associati entro sei mesi.		1
	> 3 - 6 mesi		2
	> 1 - 3 mesi		3
	2 - 4 settimane		4
	< 2 settimane		5
	— Altre osservazioni:		

⁽¹⁾ In questa domanda, per «organizzazione» si intende un gruppo ufficialmente incaricato di attuare il piano di emergenza.

A.3.3	Indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro nel caso di un'emergenza di sanità pubblica con potenziale pandemico che richieda test su larga scala.	Indicatore 1-5 o N/A
		Livello
	Lo Stato membro non è in grado di rispondere a causa della difficoltà di quantificare la capacità NAAT in base a questi livelli.	N/A
	In caso di emergenza di sanità pubblica, e laddove fosse disponibile un NAAT convalidato, sarebbe possibile potenziare i servizi di analisi diagnostica NAAT fino a una capacità di analisi di campioni settimanale corrispondente a un massimo dello 0,01 % della popolazione del proprio Stato membro.	1
	In caso di emergenza sanitaria, e laddove fosse disponibile un NAAT convalidato, sarebbe possibile potenziare i servizi di analisi diagnostica NAAT fino a una capacità di analisi di campioni settimanale corrispondente allo 0,01-0,1 % della popolazione del proprio Stato membro.	2
	In caso di emergenza sanitaria, e laddove fosse disponibile un NAAT convalidato, sarebbe possibile potenziare i servizi di analisi diagnostica NAAT fino a una capacità di analisi di campioni settimanale corrispondente allo 0,1-1 % della popolazione del proprio Stato membro.	3
	In caso di emergenza sanitaria, e laddove fosse disponibile un NAAT convalidato, sarebbe possibile potenziare i servizi di analisi diagnostica NAAT fino a una capacità di analisi di campioni settimanale corrispondente all'1-2 % della popolazione del proprio Stato membro.	4
	In caso di emergenza sanitaria, e laddove fosse disponibile un NAAT convalidato, sarebbe possibile potenziare i servizi di analisi diagnostica NAAT fino a una capacità di analisi di campioni settimanale corrispondente a più del 2 % della popolazione del proprio Stato membro.	5
	<ul style="list-style-type: none"> — Se la risposta è «N/A», quantificare la capacità NAAT in base alla propria valutazione: — Altre osservazioni: 	
A.3.4	<p>Il proprio Stato membro ha accesso a fonti aggiuntive di capacità di laboratorio per i servizi diagnostici nel caso in cui sia necessaria una maggiore capacità (ad esempio, laboratori di ricerca o veterinari ecc.)? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, indicare se tale accesso si basa su un accordo formale o su un accordo ad hoc. — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A

A.3.5	<p>Il proprio Stato membro dispone di capacità di notifica dei risultati delle analisi di laboratorio ai fini della sorveglianza nazionale attraverso un sistema di notifica elettronica? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, il sistema di notifica è in grado di gestire informazioni su una scala più ampia concernenti le analisi? (Sì/no) — In caso affermativo, il sistema di notifica è in grado di elaborare i dati provenienti da diverse tipologie di laboratorio (ad esempio, ricerca, ospedali, laboratori commerciali o veterinari ecc.)? (Sì/no) — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A
A.3.6	<p>Indicare se il proprio Stato membro ha accesso a laboratori ad alto contenimento, ossia laboratori con livello di biosicurezza 3 o 4:</p> <p>Il proprio Stato membro ha accesso a un laboratorio con livello di biosicurezza 3? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso negativo, il proprio Stato membro ha un accordo formale con un altro paese dell'UE/SEE per tale servizio? (Sì/no) — Se la risposta è «altro», precisare: <p>Il proprio Stato membro ha accesso a un laboratorio con livello di biosicurezza 4? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso negativo, il proprio paese ha un accordo formale con un altro paese dell'UE/SEE per tale servizio? (Sì/no) — Se la risposta è «altro», precisare: <p><i>Conformemente all'articolo 346, paragrafo 1, TFUE, nessuno Stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza.</i></p>	N/A
A.3.7	<p>Il proprio Stato membro dispone di capacità di caratterizzazione di un nuovo agente patogeno mediante sequenziamento genetico di nuova generazione (NGS)? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, i dati NGS per la sorveglianza nazionale sono comunicati attraverso un sistema di comunicazione elettronica? (Sì/no) — In caso negativo, il proprio paese ha un accordo con un altro Stato membro? (Sì/no) — In caso affermativo, indicare lo Stato membro: — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A
A.3.8	<p>Il proprio Stato membro dispone di una struttura dedicata per la convalida dei dispositivi di nuova introduzione per la diagnosi di nuovi agenti patogeni? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A

4. Sorveglianza

	Domanda	Indicatore	
A.4.1	Il sistema di sorveglianza del proprio Stato membro per le infezioni respiratorie acute copre tutti i livelli di assistenza sanitaria? (Sì/no/altro) — Se la risposta è «altro», precisare:	N/A	
A.4.2	Nel proprio Stato membro, i sistemi di sorveglianza per le infezioni respiratorie acute (IRA), la sindrome simil-influenzale (ILI) e le infezioni respiratorie acute gravi (SARI) sono automatizzati ⁽²⁾ ? (Sì/no/altro) — Se la risposta è «altro», precisare:	N/A	
A.4.3	Il sistema di sorveglianza per le infezioni respiratorie del proprio Stato membro potrebbe essere potenziato in caso di pandemia (ad esempio, aumentando il numero di siti di segnalazione, la quantità di dati raccolti, la tempestività della segnalazione ecc.)? (Sì/no/altro) — Se la risposta è «altro», precisare:	N/A	
A.4.4	Il proprio Stato membro è in grado di monitorare gli indicatori seguenti, su base continuativa e per l'intero territorio nazionale, durante un'emergenza di sanità pubblica (cioè tenendo conto delle capacità ampliate e/o di nuove strutture create ad hoc)?	N/A	
			Sì/no
	Capacità in termini di posti letto negli ospedali		
	Capacità in termini di unità di terapia intensiva negli ospedali		
	Capacità in termini di pronto soccorso negli ospedali		
	Utilizzo degli ospedali		
	Capacità di analisi		
	Capacità di tracciamento dei contatti		
	Altro, precisare: — Altre osservazioni:		
A.4.5	Il proprio paese dispone di un sistema di monitoraggio delle acque reflue per la ricerca di agenti patogeni dell'apparato respiratorio? (Sì/no/altro) — Se la risposta è «altro», precisare:	N/A	
A.4.6	Il proprio paese dispone di piani e infrastrutture per la valutazione tempestiva e continua delle minacce di pandemia, ossia per la valutazione di:	N/A	
			Sì/no
	Trasmissibilità, via di trasmissione, tasso di riproduzione effettivo		
	Gravità		

⁽²⁾ L'automazione si riferisce al processo di sorveglianza integrato nel sistema di erogazione dell'assistenza sanitaria, con l'estrazione e la condivisione automatiche delle informazioni rilevanti o altri tipi di automazione in grado di ridurre la dipendenza dalle risorse umane.

	Correlati immunologici di protezione		
	Efficacia dei vaccini		
	Traiettorie epidemiche e incidenza epidemica tramite modellizzazione matematica		
	Altro, specificare:		
	— Altre osservazioni:		

5. Risorse umane

	Domanda					Indicatore
A.5.1	Per quanto riguarda un potenziale aumento della domanda di risorse umane in caso di emergenza di sanità pubblica, indicare il livello del proprio Stato membro:					Indicatore 1-5 o N/A
		Servizi ospedalieri	Servizi ambulatoriali di assistenza primaria	Servizi di laboratorio (al di fuori degli ospedali)	Altri servizi sanitari pubblici	
N/A	Lo Stato membro non è in grado di rispondere alla domanda a livello nazionale.					
Livello 1	Non esiste un meccanismo in grado di garantire un aumento delle risorse umane in caso di emergenza di sanità pubblica.					
Livello 2	Non esiste un meccanismo in grado di garantire un aumento delle risorse umane in caso di emergenza di sanità pubblica, ma è in programma la definizione di una strategia in tal senso nei prossimi tre anni.					
Livello 3	Esiste un meccanismo in grado di garantire un aumento delle risorse umane in caso di emergenza di sanità pubblica, ma non è uno strumento operativo strutturato né è aggiornato regolarmente.					
Livello 4	Esiste un meccanismo in grado di garantire un aumento delle risorse umane in caso di emergenza di sanità pubblica, che comprende uno strumento operativo strutturato aggiornato regolarmente e i cui partecipanti ricevono una formazione periodica.					
Livello 5	Come per il livello 4, e inoltre il meccanismo viene testato per garantirne il funzionamento.					

	<p>— Altre osservazioni:</p> <p><i>Il proprio paese non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì)</i></p> <p>— <i>In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no).</i></p> <p>— <i>In caso affermativo, indicare se a livello nazionale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se sono state individuate lacune o difficoltà:</i></p> <p>— <i>In caso negativo, fornire spiegazioni.</i></p>	
A.5.2	<p>Indicare se le regioni del proprio Stato membro hanno stipulato accordi per ricevere/scambiare sostegno alle risorse umane nel settore sanitario in caso di necessità (Sì/no/altro)</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>	N/A

6. Gestione delle emergenze sanitarie

Gestione della risposta in caso di emergenza sanitaria

	Domanda	Indicatore												
A.6.1	<p>Per quanto riguarda la pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta alle emergenze di sanità pubblica del proprio Stato membro, indicare se il proprio paese utilizza:</p> <p>— Un piano di prevenzione, preparazione e risposta generico (Sì/no)</p> <p>— Documenti equivalenti (Sì/no)</p> <p>— In caso affermativo, precisare:</p> <p>— Altro, precisare:</p>	N/A												
A.6.2	<p>Per quanto riguarda la profilazione del rischio di emergenza sanitaria e i piani specifici di risposta alle epidemie, indicare il livello del proprio Stato membro:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Livello</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Non è prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero.</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero che è condotta almeno una volta ogni tre anni.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero che è condotta almeno una volta ogni tre anni; inoltre sono stati sviluppati piani specifici per tali minacce.</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Come per il livello 4, e inoltre questi piani sono stati testati e riveduti secondo necessità.</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>		Livello	Non è prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero.	1	È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero.	2	È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero che è condotta almeno una volta ogni tre anni.	3	È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero che è condotta almeno una volta ogni tre anni; inoltre sono stati sviluppati piani specifici per tali minacce.	4	Come per il livello 4, e inoltre questi piani sono stati testati e riveduti secondo necessità.	5	Indicatore 1-5
	Livello													
Non è prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero.	1													
È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero.	2													
È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero che è condotta almeno una volta ogni tre anni.	3													
È prevista una profilazione di routine del rischio di emergenza sanitaria per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero che è condotta almeno una volta ogni tre anni; inoltre sono stati sviluppati piani specifici per tali minacce.	4													
Come per il livello 4, e inoltre questi piani sono stati testati e riveduti secondo necessità.	5													

	<p>— Altre osservazioni:</p> <p>— Se il livello è 2 o superiore, indicare se il proprio Stato membro dispone di un piano di gestione della disponibilità e dell'uso (ossia sviluppo, produzione, approvvigionamento, costituzione di scorte e distribuzione) di contromisure mediche di rilevanza per le crisi in relazione a:</p>																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Sviluppo (Sì/no)</th> <th>Produzione (Sì/no)</th> <th>Approvvigionamento (Sì/no)</th> <th>Costituzione di scorte (Sì/no)</th> <th>Distribuzione (Sì/no)</th> <th>Altro:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Malattie trasmissibili con potenziale epidemico o pandemico</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Minacce di tipo chimico e biologico</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Agenti multiresistenti in situazioni di crisi</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>— In caso di risposta affermativa a uno dei punti precedenti, specificare gli agenti che destano preoccupazione e le relative contromisure mediche: <i>Conformemente all'articolo 346, paragrafo 1, TFUE, nessuno Stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza.</i></p>		Sviluppo (Sì/no)	Produzione (Sì/no)	Approvvigionamento (Sì/no)	Costituzione di scorte (Sì/no)	Distribuzione (Sì/no)	Altro:	Malattie trasmissibili con potenziale epidemico o pandemico							Minacce di tipo chimico e biologico							Agenti multiresistenti in situazioni di crisi							
	Sviluppo (Sì/no)	Produzione (Sì/no)	Approvvigionamento (Sì/no)	Costituzione di scorte (Sì/no)	Distribuzione (Sì/no)	Altro:																								
Malattie trasmissibili con potenziale epidemico o pandemico																														
Minacce di tipo chimico e biologico																														
Agenti multiresistenti in situazioni di crisi																														
A.6.3	Per quanto riguarda i piani specifici di risposta alle epidemie del proprio Stato membro, indicare quali piani sono stati sviluppati e, se possibile, fornire un link per consultarli:	N/A																												
A.6.4	Per quanto riguarda il sistema di gestione degli incidenti a livello nazionale o struttura equivalente, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:	Indicatore 1-5																												
		Livello																												
	Non esiste un sistema di gestione degli incidenti, o sistema equivalente, che colleghi il settore della sanità pubblica con i settori coinvolti nella pianificazione della preparazione e della risposta sanitaria.	1																												
	Non esiste un sistema di gestione degli incidenti, o sistema equivalente, che colleghi il settore della sanità pubblica con i settori coinvolti nella pianificazione della preparazione e della risposta sanitaria, ma è in programma la creazione di un tale sistema nei prossimi tre anni.	2																												
	Esiste un sistema di gestione degli incidenti, o sistema equivalente, che collega il settore della sanità pubblica con i settori coinvolti nella pianificazione della preparazione e della risposta sanitaria, ma non è stato testato o è stato testato più di tre anni fa.	3																												
	Esiste un sistema di gestione degli incidenti, o sistema equivalente, che collega il settore della sanità pubblica con i settori coinvolti nella pianificazione della preparazione e della risposta sanitaria ed è stato testato negli ultimi tre anni.	4																												
	Come per il livello 4, e inoltre la struttura/gerarchia di comando e controllo del sistema di gestione degli incidenti (ad esempio la sua composizione, a seconda della natura di un evento potenziale) può essere adattata.	5																												
	— Altre osservazioni:																													

A.6.5	Per quanto riguarda l'attuazione e la valutazione delle misure sociali e di salute pubblica e in caso di emergenza di sanità pubblica, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:		Indicatore 1-5	
		Livello		
	Non esiste un meccanismo decisionale per l'attuazione delle misure sociali e di salute pubblica durante un'emergenza di sanità pubblica.	1		
	Esiste un meccanismo a supporto del processo decisionale per l'attuazione delle misure sociali e di salute pubblica durante un'emergenza di sanità pubblica, ma la natura multidisciplinare e intersettoriale non è pienamente definita.	2		
	Esiste un meccanismo per l'attuazione delle misure sociali e di salute pubblica durante un'emergenza di sanità pubblica la cui natura multidisciplinare e intersettoriale è pienamente definita.	3		
	Esiste un meccanismo per l'attuazione delle misure sociali e di salute pubblica durante un'emergenza di sanità pubblica, che è multidisciplinare e intersettoriale e comprende disposizioni per la valutazione della tempestività e dell'efficacia degli interventi non farmaceutici.	4		
	Come per il livello 4, e inoltre il meccanismo è stato testato negli ultimi tre anni.	5		
	— Altre osservazioni:			
A.6.6	Per quanto riguarda le disposizioni in materia di assistenza reciproca transfrontaliera del piano di preparazione e risposta o documento equivalente, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:		Indicatore 1-5 o N/A	
		Livello		
	Non è possibile rispondere alla domanda in quanto lo Stato membro non dispone di un piano di preparazione e risposta o documento equivalente.	N/A		
	Il piano di preparazione e risposta o documento equivalente non include l'assistenza reciproca transfrontaliera.	1		
	Il piano di preparazione e risposta o documento equivalente include l'assistenza reciproca transfrontaliera.	2		
	Il piano di preparazione e risposta o documento equivalente include l'assistenza reciproca transfrontaliera, che è stata testata con almeno uno Stato membro.	3		
	Il piano di preparazione e risposta o documento equivalente include l'assistenza reciproca transfrontaliera, che è stata testata con almeno uno Stato membro e aggiornata in base alle necessità.	4		
	Come per il livello 4, e inoltre le informazioni relative all'assistenza reciproca transfrontaliera e i risultati dei test sono stati condivisi nell'ambito del comitato per la sicurezza sanitaria (CSS).	5		
	— Altre osservazioni:			
	— Se il livello è 2 o superiore, indicare il tipo di assistenza reciproca transfrontaliera incluso e con quale Stato membro:			
	Paese/Gruppo di Stati membri (specificare):	Tipo di assistenza reciproca transfrontaliera (specificare):		
— Se il livello è 3 o superiore, indicare gli Stati membri e il tipo di assistenza reciproca transfrontaliera che è stata testata:				
Paese/Gruppo di paesi (specificare):	Tipo di assistenza reciproca transfrontaliera (specificare):			

	<p>Il proprio Stato membro non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no). — In caso affermativo, indicare se a livello nazionale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se sono state individuate lacune o difficoltà: — In caso negativo, fornire spiegazioni: 	
A.6.7	<p>Il piano di preparazione e risposta del proprio Stato membro o documento equivalente garantisce meccanismi specifici di coordinamento nazionale ⁽³⁾ per la preparazione e la risposta in uno scenario di rilascio intenzionale? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, la struttura di governance per la risposta - tra il settore sanitario e altri settori critici per la gestione della risposta - è chiara e definita? (Sì/no) — In caso affermativo, indicare quale settore guida la risposta: — Se la risposta è «altro», precisare: <p><i>Conformemente all'articolo 346, paragrafo 1, TFUE, nessuno Stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza.</i></p>	N/A

Gestione della logistica di emergenza e della catena di approvvigionamento

	Domanda	Indicatore				
Domanda e offerta di contromisure mediche critiche						
A.6.8	<p>Il proprio Stato membro ha identificato contromisure mediche critiche per la preparazione e la risposta a gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, esiste un elenco? (Sì/no) — In caso affermativo, fornire un collegamento ipertestuale o l'elenco stesso. <i>(Inserire un collegamento ipertestuale alle contromisure mediche suddivise per minacce specifiche, se del caso).</i> — Se la risposta è «altro», precisare: <p><i>Conformemente all'articolo 346, paragrafo 1, TFUE, nessuno Stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza.</i></p>	N/A				
A.6.9	<p>Per quanto riguarda le politiche o i piani nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Livello</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Non sono previsti piani o politiche nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche.</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>		Livello	Non sono previsti piani o politiche nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche.	1	Indicatore 1-5
	Livello					
Non sono previsti piani o politiche nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche.	1					

⁽³⁾ In questo caso ci si riferisce al coordinamento tra settori come la sicurezza, la giustizia, la difesa e la protezione civile che prevede un meccanismo specifico per la preparazione e la risposta a un rilascio intenzionale.

	Sono allo studio politiche o piani nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche.	2	
	Esistono politiche o piani nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche.	3	
	Esistono politiche o piani nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche, che vengono riesaminati, valutati e aggiornati regolarmente.	4	
	Esistono politiche o piani nazionali per il monitoraggio dell'offerta e la stima della domanda di contromisure mediche critiche, che vengono riesaminati, valutati e aggiornati regolarmente anche attraverso l'analisi del divario tra offerta e domanda.	5	
	— In caso affermativo, fornire dettagli su come le politiche e i piani nazionali monitorano l'offerta e stimano la domanda: — Altre osservazioni:		
A.6.10	Per quanto riguarda l'inclusione di disposizioni nel piano di preparazione e risposta, o documento o meccanismi equivalenti, volte a mitigare le vulnerabilità della catena di approvvigionamento delle contromisure mediche critiche, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:		Indicatore 1-5
		Livello	
	Non sono previste disposizioni nel piano di preparazione e risposta, o documento o meccanismi equivalenti, volte a mitigare le vulnerabilità della catena di approvvigionamento delle contromisure mediche critiche.	1	
	Sono allo studio disposizioni nel piano di preparazione e risposta, o documento o meccanismi equivalenti, volte a mitigare le vulnerabilità della catena di approvvigionamento delle contromisure mediche critiche.	2	
	Esistono disposizioni nel piano di preparazione e risposta, o documento o meccanismi equivalenti, volte a mitigare le vulnerabilità della catena di approvvigionamento delle contromisure mediche critiche. Tuttavia tali disposizioni non sono ancora attuate.	3	
	Esistono disposizioni nel piano di preparazione e risposta, o documento o meccanismi equivalenti, volte a mitigare le vulnerabilità della catena di approvvigionamento delle contromisure mediche critiche. Tuttavia solo alcune di esse sono attuate o sono in fase di attuazione.	4	
	Esistono disposizioni nel piano di preparazione e risposta, o documento o meccanismi equivalenti, volte a mitigare le vulnerabilità della catena di approvvigionamento delle contromisure mediche critiche. Tutte le disposizioni sono attuate.	5	
	— In caso affermativo, fornire dettagli sulle politiche nazionali: — Altre osservazioni:		

Produzione di contromisure mediche			
A.6.11	Indicare come segue le contromisure mediche critiche di cui alla domanda A.6.8 che sono attualmente prodotte nel proprio Stato membro:		N/A
	Tipo di produzione	Informazioni sul prodotto (se si tratta di materie prime o componenti, aggiungere anche informazioni sulle contromisure mediche per le quali tali prodotti sono necessari)	Informazioni sull'operatore economico, compreso l'indirizzo
	Produzione completa, comprese materie prime/componenti/principi attivi (API)		
	Prodotti finiti: indicare la contromisura medica, il produttore del prodotto finito e i fornitori critici (compresa l'ubicazione) da cui dipende la produzione		
	Produzione di materie prime/componenti/principi attivi delle contromisure mediche critiche: identificare il produttore e le relative contromisure mediche per la cui fabbricazione sono necessari tali materiali		
	<p>— Altre osservazioni: <i>Conformemente all'articolo 346, paragrafo 1, TFUE, nessuno Stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza.</i></p>		
A.6.12	<p>Nel proprio Stato membro sono in vigore o sono previsti accordi per garantire che la fabbricazione di contromisure mediche di rilevanza per le crisi possa essere incrementata tempestivamente in tempi di crisi, ad esempio attraverso contratti di prenotazione di prodotti o capacità, o altri meccanismi? (Sì/no/altro)</p> <p>— In caso affermativo, fornire un elenco delle contromisure mediche specifiche e del tipo di accordo: — Se la risposta è «altro», precisare: <i>Conformemente all'articolo 346, paragrafo 1, TFUE, nessuno Stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza.</i></p>		N/A
Scorte strategiche ^(*)			
A.6.13	<p>Il proprio Stato membro dispone di scorte strategiche nazionali di contromisure mediche? (Sì/no/altro)</p> <p>— In caso affermativo, precisare: — quali contromisure mediche rientrano nelle scorte: — il tipo di scorte (virtuali/fisiche): — la dimensione delle scorte — In caso affermativo, indicare in che modo vengono gestite le scorte e se esistono prescrizioni per l'impiego delle contromisure mediche presenti nelle scorte: — Se la risposta è «altro», precisare: <i>Conformemente all'articolo 346, paragrafo 1, TFUE, nessuno Stato membro è tenuto a fornire informazioni la cui divulgazione sia dallo stesso considerata contraria agli interessi essenziali della propria sicurezza.</i></p>		N/A

(*) Scorte di farmaci e attrezzature mediche detenute dagli Stati membri per salvare vite umane in caso di crisi.

7. Fornitura di servizi sanitari

Domanda		Indicatore			
A.7.1	Il piano di prevenzione, preparazione e risposta, o documento equivalente, del proprio Stato membro prevede una valutazione preventiva del potenziale impatto di un'emergenza sanitaria sulla continuità dei servizi sanitari? (Sì/no/altro) — Se la risposta è «altro», precisare:	N/A			
A.7.2	Nel caso di un'emergenza di sanità pubblica in cui vi siano un aumento della domanda di assistenza sanitaria e una potenziale riduzione del personale sanitario, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:	Indicatore 1-5 o N/A			
		Servizi ospedalieri	Servizi ambulatoriali di assistenza primaria	Servizi di laboratorio (al di fuori degli ospedali)	Altri servizi sanitari pubblici
N/A	Lo Stato membro non è in grado di rispondere alla domanda a livello nazionale.				
Livello 1	Nel proprio Stato membro non esiste un piano operativo specifico per la continuità del servizio sanitario.				
Livello 2	Nel proprio Stato membro esiste un piano operativo specifico per la continuità del servizio sanitario.				
Livello 3	Nel proprio Stato membro esiste un piano operativo specifico per la continuità del servizio sanitario, ma non è stato testato negli ultimi tre anni.				
Livello 4	Nel proprio Stato membro esiste un piano operativo specifico per la continuità del servizio sanitario, che è stato testato negli ultimi tre anni.				
Livello 5	Come per il livello 4, e inoltre sono state attuate le raccomandazioni derivanti dai test e il piano operativo è stato riesaminato e rivisto.				
<ul style="list-style-type: none"> — Se il livello è 2 o superiore, indicare se il piano include un meccanismo per la prioritizzazione/flessibilità della fornitura di servizi sanitari al fine di garantire una sufficiente continuità delle cure (Sì/no/altro) <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, si tratta di un meccanismo permanente o ad hoc? — In caso affermativo, il meccanismo è stato testato negli ultimi tre anni e sono previste verifiche periodiche? — In caso negativo, precisare il motivo: — Se la risposta è «altro», precisare: 					

	<ul style="list-style-type: none"> — Altre osservazioni: Il proprio Stato membro non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì) — In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no). — In caso affermativo, indicare se a livello nazionale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se sono state individuate lacune o difficoltà: — In caso negativo, fornire spiegazioni. 	
A.7.3	<p>Indicare se il proprio Stato membro garantisce un coordinamento interdisciplinare della gestione delle crisi tra tutti gli attori del sistema sanitario (ad esempio, servizi ospedalieri, servizi di soccorso, altri servizi sanitari pubblici, servizi ambulatoriali di assistenza primaria, farmacie, servizi di laboratorio, servizi di assistenza infermieristica/riabilitazione) (Sì/no/altro)</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>	N/A
A.7.4	<p>Per quanto riguarda i piani di continuità operativa del proprio Stato membro per i fornitori di servizi sanitari in caso di eventi dirompenti, indicare il livello corrispondente del proprio paese:</p>	Indicatore 1-5 o N/A
		Livello
	Lo Stato membro non è in grado di rispondere alla domanda a livello nazionale.	N/A
	Non esistono linee guida/raccomandazioni nazionali per i piani di continuità operativa (o equivalenti, come i piani di emergenza) per garantire la continuità dei servizi sanitari.	1
	Esistono linee guida/raccomandazioni nazionali per i piani di continuità operativa (o equivalenti, come i piani di emergenza) per garantire la continuità dei servizi sanitari.	2
	Esistono linee guida/raccomandazioni nazionali per i piani di continuità operativa (o equivalenti, come i piani di emergenza) per garantire la continuità dei servizi sanitari e tali linee guida/raccomandazioni sono state riesaminate e riviste negli ultimi tre anni.	3
	Esistono linee guida/raccomandazioni nazionali per i piani di continuità operativa (o equivalenti, come i piani di emergenza) per garantire la continuità dei servizi sanitari e tali linee guida/raccomandazioni sono state riesaminate e riviste negli ultimi tre anni avvalendosi di un approccio multisettoriale.	4
	Come per il livello 4, e inoltre tutti i servizi sanitari attuano le linee guida/raccomandazioni nazionali per i piani di continuità operativa.	5
	<ul style="list-style-type: none"> — Altre osservazioni: Il proprio Stato membro non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì) — In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no). — In caso affermativo, indicare se a livello nazionale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se sono state individuate lacune o difficoltà: — In caso negativo, fornire spiegazioni. 	

A.7.5	<p>Indicare se il proprio Stato membro impone agli ospedali di dotarsi di un piano di allarme e di risposta o documento equivalente ⁽⁹⁾ per essere preparati alle emergenze di sanità pubblica che possono incidere sulla capacità e sulle funzioni dell'ospedale (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, indicare se i piani includono istruzioni su come mantenere l'assistenza ai pazienti in caso di carenza (di personale medico, di scorte mediche, di strutture per il trattamento) o di guasto tecnico (ad esempio, energia, acqua, IT): — In caso affermativo, indicare se tali piani o documenti equivalenti sono testati regolarmente: — Se la risposta è «altro», precisare: <p><i>Il proprio Stato membro non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no).</i> — <i>In caso affermativo, indicare se a livello nazionale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se sono state individuate lacune o difficoltà:</i> — <i>In caso negativo, fornire spiegazioni:</i> 	N/A
A.7.6	<p>Il proprio Stato membro dispone di capacità di mappatura dei servizi sanitari immediatamente disponibili nel caso di un'emergenza di sanità pubblica? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A
A.7.7	<p>Il piano di prevenzione, preparazione e risposta, o documento equivalente, del proprio Stato membro prevede accordi e/o disposizioni per il trasferimento sanitario di pazienti e/o squadre mediche mobili con altri paesi? (Sì/no/altro)</p> <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, elencare i paesi coinvolti: — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A

⁽⁹⁾ Come un piano operativo e di risposta ospedaliero.

8. Comunicazione del rischio

	Domanda	Indicatore	
A.8.1	Per quanto riguarda la comunicazione del rischio, indicare il livello corrispondente del proprio paese:	Indicatore 1-5 o N/A	
			livello
	Lo Stato membro non è in grado di rispondere alla domanda a livello nazionale.		N/A
	Non esiste un piano nazionale di comunicazione del rischio a sé stante o una sezione dedicata alla comunicazione del rischio all'interno di un piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, e i meccanismi per la comunicazione al pubblico sono su base ad hoc e si rivolgono solo ai media tradizionali.		1
	È in fase di sviluppo un piano nazionale di comunicazione del rischio a sé stante o una sezione in un piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, e i meccanismi di comunicazione al pubblico sono su base ad hoc e includono i media tradizionali, con un'attenzione minima ai media online e ai social media.		2
	La comunicazione del rischio a livello nazionale è presente come sezione definita nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente e comprende i media tradizionali, i media online e i social media. Viene inoltre effettuata un'analisi dei destinatari e dei canali di comunicazione preferiti per orientare gli interventi di comunicazione del rischio.		3
	È stato predisposto un piano nazionale di comunicazione del rischio a sé stante e dedicato, che comprende i media tradizionali, i media online e i social media. Viene inoltre effettuata un'analisi dei destinatari e dei canali di comunicazione preferiti per orientare gli interventi di comunicazione del rischio. È anche svolta un'attività di sensibilizzazione proattiva attraverso una serie di canali (ad esempio, linee dirette, sistemi di reclamo, social listening), i media online e offline sono monitorati quotidianamente per ottenere un feedback e i dati sono utilizzati per adeguare e migliorare le strategie di comunicazione del rischio.		4
	Come per il livello 4, e inoltre il piano nazionale di comunicazione del rischio è stato testato negli ultimi tre anni.		5
<p>— Altre osservazioni:</p> <p><i>Il proprio Stato membro non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì)</i></p> <p>— <i>In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no).</i></p> <p>— <i>In caso affermativo, indicare se a livello nazionale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se sono state individuate lacune o difficoltà:</i></p> <p>— <i>In caso negativo, fornire spiegazioni:</i></p>			
A.8.2	<p>Il piano di comunicazione del rischio del proprio Stato membro prevede una fase specifica per coordinare, in collegamento con il CSS, la comunicazione del rischio e della crisi in relazione a una grave minaccia per la salute a carattere transfrontaliero? (Sì/no/altro)</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>	N/A	

9. **Punti di entrata e salute alle frontiere**

		Domanda			Indicatore
A.9.1	Per quanto riguarda i piani di emergenza per i punti di entrata designati a livello nazionale in caso di emergenza di sanità pubblica, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:				Indicatore 1-5
		Porti	Aeroporti	Valichi terrestri	
Livello 1	Il piano per le emergenze di sanità pubblica per i punti di entrata designati a livello nazionale non prevede strumenti operativi per facilitare la condivisione di informazioni/dati sanitari relativi ai viaggi e la comunicazione verso il livello nazionale.				
Livello 2	Il piano per le emergenze di sanità pubblica per i punti di entrata designati a livello nazionale prevede strumenti operativi per facilitare la condivisione di informazioni/dati sanitari relativi ai viaggi e la comunicazione verso il livello nazionale.				
Livello 3	Il piano per le emergenze di sanità pubblica per i punti di entrata designati a livello nazionale prevede strumenti operativi per facilitare la condivisione di informazioni/dati sanitari relativi ai viaggi e la comunicazione verso il livello nazionale ed è stato testato negli ultimi tre anni.				
Livello 4	Il piano per le emergenze di sanità pubblica per i punti di entrata designati a livello nazionale prevede strumenti operativi per facilitare la condivisione di informazioni/dati sanitari relativi ai viaggi e la comunicazione verso il livello nazionale ed è stato testato negli ultimi tre anni. Esistono inoltre strumenti operativi a livello nazionale per facilitare la condivisione di tali informazioni con altri settori nazionali ⁽⁶⁾ e terze parti, come ad esempio l'OMS e il sistema di allarme rapido e di reazione (SARR).				
Livello 5	Come per il livello 4, e inoltre il piano è stato testato negli ultimi tre anni.				
— Altre osservazioni:					

⁽⁶⁾ Ad esempio i settori della sanità, della protezione civile e del controllo delle frontiere per l'attuazione, se necessario, di misure specifiche come quarantena, screening, interventi non farmaceutici ecc.

A.9.2	Per quanto riguarda l'attuazione e la valutazione delle misure relative ai viaggi internazionali, indicare: <ul style="list-style-type: none"> — Se l'attuazione delle misure relative ai viaggi internazionali è stata testata in almeno un punto di entrata designato a livello nazionale negli ultimi tre anni (Sì/no/altro). — Se la risposta è «altro», precisare: — Se è prevista una fase dedicata per la discussione con il CSS prima dell'attuazione delle misure relative ai viaggi internazionali (Sì/no/altro) — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A
-------	---	-----

10. Zoonosi e minacce di origine ambientale, comprese quelle dovute al clima

	Domanda	Indicatore																
A.10.1	Per quanto riguarda l'attuazione da parte del proprio paese dell'approccio «One Health» di cui all'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2022/2371, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 20%;">Livello</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Non è possibile rispondere alla domanda in quanto lo Stato membro non dispone di un piano di prevenzione, preparazione e risposta o documento equivalente.</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Non esiste un approccio «One Health» nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente.</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>È in fase di sviluppo un approccio «One Health» nel piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, ma non sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Il piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, prevede un approccio «One Health»; inoltre sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Il piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, prevede un approccio «One Health»; inoltre sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni. Questo sistema è anche stato testato negli ultimi tre anni.</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Come per il livello 4, e inoltre la sua attuazione è monitorata e riveduta regolarmente.</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> — Altre osservazioni: — Se il livello è 2 o superiore: <ul style="list-style-type: none"> — indicare se nel piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, sono previsti il coordinamento della sorveglianza tra due dei tre settori (salute animale, salute pubblica e ambiente) e meccanismi per la condivisione delle informazioni (Sì/no/altro) — In caso affermativo, indicare i settori coinvolti: — Se la risposta è «altro», precisare: </td> </tr> </tbody> </table>		Livello	Non è possibile rispondere alla domanda in quanto lo Stato membro non dispone di un piano di prevenzione, preparazione e risposta o documento equivalente.	N/A	Non esiste un approccio «One Health» nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente.	1	È in fase di sviluppo un approccio «One Health» nel piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, ma non sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni.	2	Il piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, prevede un approccio «One Health»; inoltre sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni.	3	Il piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, prevede un approccio «One Health»; inoltre sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni. Questo sistema è anche stato testato negli ultimi tre anni.	4	Come per il livello 4, e inoltre la sua attuazione è monitorata e riveduta regolarmente.	5	<ul style="list-style-type: none"> — Altre osservazioni: — Se il livello è 2 o superiore: <ul style="list-style-type: none"> — indicare se nel piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, sono previsti il coordinamento della sorveglianza tra due dei tre settori (salute animale, salute pubblica e ambiente) e meccanismi per la condivisione delle informazioni (Sì/no/altro) — In caso affermativo, indicare i settori coinvolti: — Se la risposta è «altro», precisare: 		Indicatore 1-5 o N/A
	Livello																	
Non è possibile rispondere alla domanda in quanto lo Stato membro non dispone di un piano di prevenzione, preparazione e risposta o documento equivalente.	N/A																	
Non esiste un approccio «One Health» nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente.	1																	
È in fase di sviluppo un approccio «One Health» nel piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, ma non sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni.	2																	
Il piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, prevede un approccio «One Health»; inoltre sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni.	3																	
Il piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, prevede un approccio «One Health»; inoltre sono stati stabiliti un coordinamento della sorveglianza tra i settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente e meccanismi per la condivisione delle informazioni. Questo sistema è anche stato testato negli ultimi tre anni.	4																	
Come per il livello 4, e inoltre la sua attuazione è monitorata e riveduta regolarmente.	5																	
<ul style="list-style-type: none"> — Altre osservazioni: — Se il livello è 2 o superiore: <ul style="list-style-type: none"> — indicare se nel piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, sono previsti il coordinamento della sorveglianza tra due dei tre settori (salute animale, salute pubblica e ambiente) e meccanismi per la condivisione delle informazioni (Sì/no/altro) — In caso affermativo, indicare i settori coinvolti: — Se la risposta è «altro», precisare: 																		

	<ul style="list-style-type: none"> — indicare se sono stati sviluppati programmi di formazione congiunta per i professionisti «One Health» (settori della salute animale, della salute pubblica e dell'ambiente) sulla prevenzione, l'individuazione e la risposta alle zoonosi (Sì/no/altro) <ul style="list-style-type: none"> — Se la risposta è «altro», precisare: — indicare se sono state elaborate linee guida sulle procedure che il pubblico deve seguire in caso di ritrovamento di uccelli selvatici e altri animali malati e/o deceduti (Sì/no/altro) <ul style="list-style-type: none"> — Se la risposta è «altro», precisare: — indicare se esiste un elenco di zoonosi prioritarie ai fini della sorveglianza (Sì/no/altro) <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, elencare la zoonosi prioritaria: — Se la risposta è «altro», precisare: 	
A.10.2	<ul style="list-style-type: none"> — Nel proprio Stato membro esistono disposizioni relative agli effetti reali o previsti dei cambiamenti climatici sulle malattie zoonotiche (Sì/no/altro)? In caso affermativo, descrivere gli effetti potenziali e le eventuali disposizioni specifiche per la preparazione e la risposta sanitaria. Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A
A.10.3	<ul style="list-style-type: none"> — Nel proprio Stato membro esistono disposizioni relative all'impatto effettivo o previsto di eventi meteorologici estremi (come ondate di calore, inondazioni o, indirettamente, incendi) sulla salute pubblica (Sì/no/altro)? In caso affermativo, descrivere gli impatti potenziali e le eventuali disposizioni specifiche per la preparazione e la risposta sanitaria: Se la risposta è «altro», precisare: 	

11. Eventi chimici

	Domanda	Indicatore	
A.11.1	Per quanto riguarda la gestione delle minacce per la salute di origine chimica, indicare il livello corrispondente del proprio paese:	Indicatore 1-5 o N/A	
			Livello
	Lo Stato membro non è in grado di rispondere alla domanda a livello nazionale.		N/A
	Non esiste un piano distinto di preparazione e risposta per le minacce di origine chimica, o documento equivalente, né è incluso nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente.		1
	Esiste un piano di preparazione e risposta per le minacce di origine chimica o documento equivalente e/o è incluso nel piano di preparazione e risposta o in un documento equivalente.		2
	È stato predisposto il piano di preparazione e risposta per le minacce di origine chimica, o documento equivalente, e sono presi in considerazione e individuati i ruoli e le responsabilità, nonché i siti a maggior rischio.		3

	È stato predisposto il piano di preparazione e risposta per le minacce di origine chimica, o documento equivalente, e sono presi in considerazione e individuati i ruoli e le responsabilità, nonché i siti a maggior rischio. Inoltre tale piano o il capitolo sulle minacce di origine chimica del piano di preparazione e risposta, o documento equivalente, è stato testato attraverso un'esercitazione di simulazione negli ultimi tre anni.	4	
	Come per il livello 4, e inoltre sono state attuate le raccomandazioni derivanti dai test e sono stati riesaminati e rivisti i piani corrispondenti.	5	
	<p>— Altre osservazioni:</p> <p><i>Il proprio Stato membro non è in grado di rispondere a questa domanda a livello nazionale per via dei quadri di governance e legislativi? (Sì)</i></p> <p>— <i>In tal caso, indicare se sono inviate alle autorità regionali raccomandazioni/linee guida a livello nazionale (Sì/no).</i></p> <p>— <i>In caso affermativo, indicare se a livello nazionale si è a conoscenza dell'attuazione di tali raccomandazioni/linee guida a livello regionale e se sono state individuate lacune o difficoltà:</i></p> <p>— <i>In caso negativo, fornire spiegazioni.</i></p>		
A.11.2	<p>Il proprio Stato membro dispone di procedure per la valutazione del rischio sanitario in caso di minacce per la salute di origine chimica? (Sì/no/altro)</p> <p>— In caso affermativo, precisare:</p> <p>— In caso negativo, precisare:</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>		N/A
A.11.3	<p>Il proprio Stato membro dispone di linee guida in materia di:</p> <p>— Sorveglianza su eventi chimici e avvelenamenti/intossicazioni? (Sì/no/altro)</p> <p>— In caso affermativo, precisare:</p> <p>— In caso negativo, precisare:</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p> <p>— Valutazione di eventi chimici e avvelenamenti/intossicazioni? (Sì/no/altro)</p> <p>— In caso affermativo, precisare:</p> <p>— In caso negativo, precisare:</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p> <p>— Gestione di eventi chimici e avvelenamenti/intossicazioni? (Sì/no/altro)</p> <p>— In caso affermativo, precisare:</p> <p>— In caso negativo, precisare:</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>		N/A

12. Resistenza antimicrobica e infezioni associate all'assistenza sanitaria

Resistenza antimicrobica

	Domanda	Indicatore														
B.12.1	<p>Piani d'azione nazionali «One Health» sulla resistenza antimicrobica</p> <p>Al fine di evitare la duplicazione degli sforzi, la Commissione e il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) si baseranno sui contributi che sono stati forniti all'indagine di autovalutazione nazionale sulla resistenza antimicrobica dell'OMS (TrACSS) ^(?). Pertanto le relazioni nazionali elaborate nell'ambito della TrACSS saranno considerate come facenti parte della valutazione ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (UE) 2022/2371.</p> <p>Caricare in formato pdf l'ultimo documento TrACSS inviato all'OMS dal proprio Stato membro.</p> <p>Per quanto riguarda il piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica, ci sono stati aggiornamenti dall'ultima relazione elaborata dal proprio paese nell'ambito della TrACSS?</p> <p>— No — Sì (specificare nel testo libero)</p>	N/A														
B.12.2	<p>Risorse</p> <p>Quali risorse sono destinate all'attuazione del piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Livello</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Le risorse (di bilancio e umane) disponibili per l'attuazione del piano d'azione nazionale sono scarse o nulle.</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Non sono disponibili risorse specifiche e l'attuazione è affidata alle risorse (di bilancio e umane) dei portatori di interessi nazionali/regionali (ad esempio, le autorità competenti in materia di salute, agricoltura, ambiente ecc.) coinvolti nell'attuazione del piano d'azione nazionale.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Per le attività legate alla resistenza antimicrobica è possibile accedere a finanziamenti privi di destinazione specifica provenienti da fondi nazionali/regionali e utilizzabili per l'attuazione del piano d'azione nazionale.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Per le attività legate alla resistenza antimicrobica sono disponibili finanziamenti specifici provenienti da fondi nazionali/regionali e utilizzati per l'attuazione del piano d'azione nazionale.</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>L'attuazione del piano d'azione nazionale è completamente quantificata in termini di costi e finanziata attraverso linee di bilancio dedicate provenienti da fondi nazionali/regionali.</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2">— Altre osservazioni:</td> </tr> </tbody> </table>		Livello	Le risorse (di bilancio e umane) disponibili per l'attuazione del piano d'azione nazionale sono scarse o nulle.	1	Non sono disponibili risorse specifiche e l'attuazione è affidata alle risorse (di bilancio e umane) dei portatori di interessi nazionali/regionali (ad esempio, le autorità competenti in materia di salute, agricoltura, ambiente ecc.) coinvolti nell'attuazione del piano d'azione nazionale.	2	Per le attività legate alla resistenza antimicrobica è possibile accedere a finanziamenti privi di destinazione specifica provenienti da fondi nazionali/regionali e utilizzabili per l'attuazione del piano d'azione nazionale.	3	Per le attività legate alla resistenza antimicrobica sono disponibili finanziamenti specifici provenienti da fondi nazionali/regionali e utilizzati per l'attuazione del piano d'azione nazionale.	4	L'attuazione del piano d'azione nazionale è completamente quantificata in termini di costi e finanziata attraverso linee di bilancio dedicate provenienti da fondi nazionali/regionali.	5	— Altre osservazioni:		N/A
	Livello															
Le risorse (di bilancio e umane) disponibili per l'attuazione del piano d'azione nazionale sono scarse o nulle.	1															
Non sono disponibili risorse specifiche e l'attuazione è affidata alle risorse (di bilancio e umane) dei portatori di interessi nazionali/regionali (ad esempio, le autorità competenti in materia di salute, agricoltura, ambiente ecc.) coinvolti nell'attuazione del piano d'azione nazionale.	2															
Per le attività legate alla resistenza antimicrobica è possibile accedere a finanziamenti privi di destinazione specifica provenienti da fondi nazionali/regionali e utilizzabili per l'attuazione del piano d'azione nazionale.	3															
Per le attività legate alla resistenza antimicrobica sono disponibili finanziamenti specifici provenienti da fondi nazionali/regionali e utilizzati per l'attuazione del piano d'azione nazionale.	4															
L'attuazione del piano d'azione nazionale è completamente quantificata in termini di costi e finanziata attraverso linee di bilancio dedicate provenienti da fondi nazionali/regionali.	5															
— Altre osservazioni:																

(?) [https://www.who.int/publications/m/item/tripartite-amr-country-self-assessment-survey—tracss-\(6.0\)-2022](https://www.who.int/publications/m/item/tripartite-amr-country-self-assessment-survey—tracss-(6.0)-2022).

B.12.3	<p>Monitoraggio e valutazione dei progressi</p> <p>Il proprio Stato membro dispone di indicatori o obiettivi nazionali per misurare i progressi nazionali in materia di resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) e/o di infezioni associate all'assistenza sanitaria? Fornire nella sezione delle osservazioni una descrizione degli indicatori/obiettivi o un collegamento ipertestuale per consultarli.</p> <table border="1" data-bbox="331 268 1809 842"> <thead> <tr> <th data-bbox="331 268 1594 322"></th> <th data-bbox="1601 268 1809 322">Livello</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="331 327 1594 402">No, nel paese non esistono né indicatori né obiettivi nazionali per misurare i progressi in materia di resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) e/o di infezioni associate all'assistenza sanitaria.</td> <td data-bbox="1601 327 1809 402">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 406 1594 459">È prevista la creazione di indicatori e/o obiettivi nazionali, che saranno messi in atto nel prossimo futuro.</td> <td data-bbox="1601 406 1809 459">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 464 1594 539">Esistono indicatori nazionali, simili a quelli disponibili a livello mondiale (ad esempio obiettivi di sviluppo sostenibile e OMS ecc.), ma senza obiettivi.</td> <td data-bbox="1601 464 1809 539">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 544 1594 683">Sì, esistono indicatori nazionali che riguardano la resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) e/o le infezioni associate all'assistenza sanitaria, con obiettivi nazionali concreti da raggiungere entro un certo termine, e i progressi vengono esaminati regolarmente, ma non sono collegati agli obiettivi del piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica.</td> <td data-bbox="1601 544 1809 683">4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 687 1594 794">Sì, esistono indicatori e obiettivi nazionali che riguardano sia la resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) che le infezioni associate all'assistenza sanitaria, collegati al piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica, e i progressi vengono esaminati regolarmente.</td> <td data-bbox="1601 687 1809 794">5</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="331 799 1809 842">— Altre osservazioni:</td> </tr> </tbody> </table>		Livello	No, nel paese non esistono né indicatori né obiettivi nazionali per misurare i progressi in materia di resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) e/o di infezioni associate all'assistenza sanitaria.	1	È prevista la creazione di indicatori e/o obiettivi nazionali, che saranno messi in atto nel prossimo futuro.	2	Esistono indicatori nazionali, simili a quelli disponibili a livello mondiale (ad esempio obiettivi di sviluppo sostenibile e OMS ecc.), ma senza obiettivi.	3	Sì, esistono indicatori nazionali che riguardano la resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) e/o le infezioni associate all'assistenza sanitaria, con obiettivi nazionali concreti da raggiungere entro un certo termine, e i progressi vengono esaminati regolarmente, ma non sono collegati agli obiettivi del piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica.	4	Sì, esistono indicatori e obiettivi nazionali che riguardano sia la resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) che le infezioni associate all'assistenza sanitaria, collegati al piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica, e i progressi vengono esaminati regolarmente.	5	— Altre osservazioni:		Indicatore 1-5				
	Livello																			
No, nel paese non esistono né indicatori né obiettivi nazionali per misurare i progressi in materia di resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) e/o di infezioni associate all'assistenza sanitaria.	1																			
È prevista la creazione di indicatori e/o obiettivi nazionali, che saranno messi in atto nel prossimo futuro.	2																			
Esistono indicatori nazionali, simili a quelli disponibili a livello mondiale (ad esempio obiettivi di sviluppo sostenibile e OMS ecc.), ma senza obiettivi.	3																			
Sì, esistono indicatori nazionali che riguardano la resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) e/o le infezioni associate all'assistenza sanitaria, con obiettivi nazionali concreti da raggiungere entro un certo termine, e i progressi vengono esaminati regolarmente, ma non sono collegati agli obiettivi del piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica.	4																			
Sì, esistono indicatori e obiettivi nazionali che riguardano sia la resistenza antimicrobica (compreso il consumo/uso di antimicrobici) che le infezioni associate all'assistenza sanitaria, collegati al piano d'azione nazionale sulla resistenza antimicrobica, e i progressi vengono esaminati regolarmente.	5																			
— Altre osservazioni:																				
B.12.4	<p>Sfide principali</p> <p>Attualmente quali sono le principali sfide del proprio Stato membro nell'affrontare la resistenza antimicrobica? Scegliere tre sfide e assegnare loro un punteggio da 3 (la più importante) a 1 (la meno importante):</p> <table border="1" data-bbox="331 970 1809 1476"> <tbody> <tr> <td data-bbox="331 970 1594 1024">Attuazione delle misure di prevenzione e controllo nella prassi ordinaria</td> <td data-bbox="1601 970 1809 1024"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1029 1594 1082">Limiti di bilancio</td> <td data-bbox="1601 1029 1809 1082"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1086 1594 1139">Realizzazione di un coordinamento «One-Health» tra i diversi settori</td> <td data-bbox="1601 1086 1809 1139"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1144 1594 1197">Assenza di un quadro giuridico o quadro giuridico insufficiente</td> <td data-bbox="1601 1144 1809 1197"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1201 1594 1254">Carenza di risorse umane</td> <td data-bbox="1601 1201 1809 1254"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1259 1594 1311">Limiti infrastrutturali (ad esempio mancanza di camere singole, edifici ospedalieri vetusti ecc.)</td> <td data-bbox="1601 1259 1809 1311"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1316 1594 1369">Insufficiente consapevolezza da parte dei portatori di interessi, come gli operatori sanitari (medici, infermieri, farmacisti ecc.), gli allevatori, gli agricoltori e il pubblico in generale</td> <td data-bbox="1601 1316 1809 1369"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1374 1594 1426">Accesso limitato a determinati antimicrobici, ad esempio antibiotici a spettro ristretto e nuovi antimicrobici</td> <td data-bbox="1601 1374 1809 1426"></td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="331 1431 1809 1476">— Altre osservazioni:</td> </tr> </tbody> </table>	Attuazione delle misure di prevenzione e controllo nella prassi ordinaria		Limiti di bilancio		Realizzazione di un coordinamento «One-Health» tra i diversi settori		Assenza di un quadro giuridico o quadro giuridico insufficiente		Carenza di risorse umane		Limiti infrastrutturali (ad esempio mancanza di camere singole, edifici ospedalieri vetusti ecc.)		Insufficiente consapevolezza da parte dei portatori di interessi, come gli operatori sanitari (medici, infermieri, farmacisti ecc.), gli allevatori, gli agricoltori e il pubblico in generale		Accesso limitato a determinati antimicrobici, ad esempio antibiotici a spettro ristretto e nuovi antimicrobici		— Altre osservazioni:		N/A
Attuazione delle misure di prevenzione e controllo nella prassi ordinaria																				
Limiti di bilancio																				
Realizzazione di un coordinamento «One-Health» tra i diversi settori																				
Assenza di un quadro giuridico o quadro giuridico insufficiente																				
Carenza di risorse umane																				
Limiti infrastrutturali (ad esempio mancanza di camere singole, edifici ospedalieri vetusti ecc.)																				
Insufficiente consapevolezza da parte dei portatori di interessi, come gli operatori sanitari (medici, infermieri, farmacisti ecc.), gli allevatori, gli agricoltori e il pubblico in generale																				
Accesso limitato a determinati antimicrobici, ad esempio antibiotici a spettro ristretto e nuovi antimicrobici																				
— Altre osservazioni:																				

B.12.5	<p>Prevenzione degli organismi multiresistenti prioritari</p> <p>Per quanto riguarda la prevenzione degli organismi multiresistenti, indicare sotto il livello del proprio Stato membro.</p> <p>Nota: i livelli di seguito riportati riprendono, con adattamenti, il testo della valutazione esterna congiunta ⁽⁸⁾, domanda P4.3 relativa alla prevenzione degli organismi multiresistenti.</p> <p>Gli organismi multiresistenti presi in considerazione nell'ambito di questo indicatore sono menzionati di seguito in quanto considerati critici a livello dell'Unione. Se uno Stato membro ritiene che le sue risposte non possano coprire tutti gli organismi multiresistenti, può specificarlo nella sezione delle osservazioni sottostante.</p>	Indicatore 1-5
	Livello	
	Questi organismi multiresistenti (fenotipi e genotipi) non sono stati identificati come prioritari dalle autorità nazionali e non sono rilevati.	1
	Esiste una strategia o una guida nazionale per il contenimento degli organismi multiresistenti che comprende lo screening della colonizzazione da organismi multiresistenti prioritari (fenotipi e genotipi) identificati dalle autorità nazionali. Alcune strutture sanitarie sono in grado di individuare gli organismi multiresistenti prioritari sulla base di dati di laboratorio.	2
	Strutture sanitarie selezionate hanno accesso alla conferma fenotipica per gli organismi multiresistenti. Le strutture comunicano ai livelli nazionali il rilevamento di organismi multiresistenti prioritari.	3
	Tutte le strutture sanitarie hanno accesso alla conferma fenotipica per gli organismi multiresistenti. Le strutture comunicano tempestivamente ai livelli nazionali il rilevamento di organismi multiresistenti prioritari. Le risposte sono monitorate e supportate a livello nazionale.	4
	Esiste un sistema funzionale per comunicare e tracciare rapidamente il rilevamento, la conferma e la notifica di organismi multiresistenti nuovi o prioritari all'interno degli ospedali e a livello nazionale. Tutti gli ospedali sono in grado di avviare tempestivamente le attività di risposta agli organismi multiresistenti prioritari. Le strutture comunicano regolarmente i dati pertinenti sugli organismi multiresistenti alle reti di riferimento locali al fine di orientare gli sforzi di prevenzione/contenimento.	5
	— Altre osservazioni:	
B.12.6	<p>Organismi multiresistenti prioritari negli ospedali e trasferimenti transfrontalieri di pazienti</p> <p>Per quanto riguarda le attività nazionali relative agli screening volti a verificare se i pazienti siano portatori di organismi multiresistenti al momento dell'ospedalizzazione, come strumento per ridurre la diffusione degli organismi multiresistenti prioritari tra gli ospedali, indicare di seguito il livello corrispondente del proprio Stato membro.</p> <p>Nota: gli organismi multiresistenti presi in considerazione nell'ambito dell'indicatore sono menzionati di seguito in quanto considerati critici a livello dell'Unione.</p> <p>Se uno Stato membro ritiene che le sue risposte non possano coprire tutti gli organismi multiresistenti, può specificarlo nella sezione delle osservazioni sottostante.</p>	Indicatore 1-5
	Livello	
	Non esistono procedure e protocolli nazionali relativi agli screening volti a verificare se i pazienti siano portatori di organismi multiresistenti al momento dell'ospedalizzazione.	1
	Esistono procedure e protocolli nazionali relativi agli screening volti a verificare se i pazienti siano portatori di organismi multiresistenti solo per i pazienti trasferiti direttamente da un ospedale di un altro paese.	2

⁽⁸⁾ Strumento di valutazione esterna congiunta sviluppato dall'Organizzazione mondiale della sanità, terza edizione, 2022.

	Esistono procedure e protocolli nazionali relativi agli screening volti a verificare se i pazienti siano portatori di organismi multiresistenti solo per i pazienti trasferiti direttamente da un ospedale di un altro paese o che sono stati di recente ospedalizzati in un altro paese.	3	
	Esistono procedure e protocolli nazionali relativi agli screening volti a verificare se i pazienti siano portatori di organismi multiresistenti solo per i pazienti trasferiti direttamente da un ospedale di un altro paese o che sono stati di recente ospedalizzati in un altro paese nonché per i pazienti ricoverati in reparti speciali, come le unità di terapia intensiva.	4	
	Esistono procedure e protocolli nazionali relativi agli screening volti a verificare se i pazienti siano portatori di organismi multiresistenti per tutti i pazienti al momento dell'ospedalizzazione.	5	
	<p>— Altre osservazioni:</p> <p>Esistono prescrizioni nazionali per comunicare lo stato di infezione di un paziente (ossia informazioni sul fatto che sia infetto/portatore di un microrganismo trasmissibile, in particolare di organismi multiresistenti prioritari, in caso di trasferimento da un ospedale (o da una struttura sanitaria) a un altro? (Sì/no/altro)</p> <p>— Sì, in caso di trasferimento transfrontaliero e di trasferimento in un ospedale (o struttura sanitaria) all'interno del paese.</p> <p>— Sì, solo in caso di trasferimento transfrontaliero.</p> <p>— No (precisare il motivo).</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>		
B.12.7	<p>Stewardship antimicrobica/uso prudente degli antimicrobici nell'assistenza sanitaria di base e in quella specialistica: Per quanto riguarda l'uso ottimale dei farmaci antimicrobici in medicina umana, indicare di seguito il livello corrispondente del proprio Stato membro.</p> <p>Nota: i livelli degli indicatori di seguito riportati riprendono, con adattamenti, il testo della valutazione esterna congiunta ^(*), domanda P4.4 relativa all'uso ottimale dei farmaci antimicrobici in medicina umana.</p>		Indicatore 1-5
		Livello	
	Le politiche e/o le normative nazionali sull'uso appropriato, la disponibilità, la qualità e l'uso degli antimicrobici in medicina umana sono assenti o deboli.	1	
	Sono state sviluppate politiche e normative nazionali che promuovono l'uso appropriato degli antimicrobici/le attività di stewardship antimicrobica per le strutture di assistenza di prossimità e sanitarie.	2	
	Sono disponibili linee guida per l'uso appropriato degli antimicrobici e in alcune strutture sanitarie sono stati istituiti programmi di stewardship antimicrobica. Nell'elenco nazionale dei medicinali essenziali è adottata la più recente classificazione degli antibiotici dell'OMS AWaRe (Access, Watch and Reserve).	3	
	A livello nazionale, nelle strutture sanitarie si attuano linee guida e pratiche per consentire un uso appropriato degli antimicrobici. In tutte le principali strutture sanitarie sono attivi programmi di stewardship per la resistenza antimicrobica. Il consumo di antibiotici viene monitorato sulla base dell'ultima classificazione AWaRe degli antibiotici.	4	
	Per tutte le principali sindromi si applicano linee guida per l'ottimizzazione dell'uso degli antibiotici e i dati sull'uso sono trasmessi sistematicamente ai medici prescrittori. La classificazione AWaRe degli antibiotici è incorporata nelle strategie di stewardship antimicrobica. Viene effettuato un robusto monitoraggio del consumo di antibiotici a livello nazionale.	5	
	— Altre osservazioni:		

(*) Ibidem.

B.12.8	Sorveglianza della resistenza antimicrobica		Indicatore 1-5
	Per quanto riguarda la sorveglianza della resistenza antimicrobica, indicare di seguito il livello corrispondente del proprio Stato membro. Nota: i livelli degli indicatori di seguito riportati riprendono, con adattamenti, il testo della valutazione esterna congiunta ⁽¹⁰⁾ , domanda P4.2 relativa alla sorveglianza della resistenza antimicrobica.		
		Livello	
	La capacità di generare, raccogliere e comunicare i dati (test di suscettibilità agli antibiotici e relativi dati clinici ed epidemiologici) è assente o limitata.	1	
	I dati sulla resistenza antimicrobica sono raccolti a livello locale per gli agenti patogeni comuni nei pazienti di ospedali e strutture di assistenza di prossimità, ma la raccolta dei dati potrebbe non seguire un approccio standard e manca un coordinamento nazionale e/o una gestione della qualità.	2	
	I dati sulla resistenza antimicrobica sono raccolti a livello nazionale per gli agenti patogeni comuni, ma mancano una standardizzazione e un coordinamento nazionali.	3	
	Esiste un sistema di sorveglianza nazionale della resistenza antimicrobica standardizzato che raccoglie dati sugli agenti patogeni comuni nei pazienti di ospedali e strutture di assistenza di prossimità, con una rete consolidata di siti di sorveglianza, un laboratorio nazionale di riferimento designato per la resistenza antimicrobica e un centro di coordinamento nazionale che produce relazioni sulla resistenza antimicrobica.	4	
Oltre a quanto sopra, i dati del sistema nazionale di sorveglianza della resistenza antimicrobica vengono analizzati, interpretati e comunicati insieme ai dati relativi al consumo e/o all'uso di antimicrobici per la salute umana, e si cerca di condurre un'analisi dei dati simili tra i vari settori (salute umana e animale e agricoltura).	5		
— Altre osservazioni:			

⁽¹⁰⁾ Ibidem.

Infezioni associate all'assistenza sanitaria

	Domanda	Indicatore	
B.12.9	Sfide principali Attualmente quali sono le principali sfide del proprio Stato membro nell'affrontare le infezioni associate all'assistenza sanitaria? Scegliere tre sfide e assegnare loro un punteggio da 3 (la più importante) a 1 (la meno importante):	N/A	
	Attuazione delle misure di prevenzione e controllo nella prassi ordinaria		
	Limiti di bilancio		
	Assenza di un quadro giuridico o quadro giuridico insufficiente		
	Carenza di risorse umane		
	Limiti infrastrutturali (ad esempio mancanza di camere singole, edifici ospedalieri vetusti ecc.)		
	Insufficiente consapevolezza degli operatori sanitari (medici, infermieri, farmacisti ecc.) e del pubblico in generale		
	Accesso limitato a determinati antimicrobici, ad esempio antibiotici a spettro ristretto e nuovi antimicrobici		
	— Altre osservazioni:		
B.12.10	Sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria Per quanto riguarda la sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria, indicare di seguito il livello corrispondente del proprio Stato membro. Nota: i livelli degli indicatori di seguito riportati riprendono, con adattamenti, il testo della valutazione esterna congiunta ⁽¹⁾ , domanda R4.2 relativa alla sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria	Indicatore 1-5	
			Livello
	Non è disponibile né in fase di sviluppo alcun programma nazionale o piano strategico nazionale per la sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria, compresi gli agenti patogeni resistenti agli antimicrobici e/o in grado di provocare focolai epidemici.		1
	È disponibile un piano strategico nazionale per la sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria (compresi gli agenti patogeni resistenti agli antimicrobici e/o in grado di provocare focolai epidemici), ma non viene attuato.		2
	È disponibile un piano strategico nazionale per la sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria (compresi gli agenti patogeni resistenti agli antimicrobici e/o in grado di provocare focolai epidemici), attuato attraverso un programma nazionale e un sistema di raccolta e analisi dei dati e feedback. Strutture selezionate di assistenza sanitaria specialistica e terziaria conducono la sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria (come specificato sopra) e forniscono un feedback tempestivo e regolare alla direzione e agli operatori sanitari.	3	

⁽¹⁾ Ibidem.

<p>È disponibile un piano strategico nazionale per la sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria (compresi gli agenti patogeni resistenti agli antimicrobici e/o in grado di provocare focolai epidemici), attuato a livello nazionale in tutte le strutture sanitarie specialistiche e terziarie attraverso un sistema nazionale conformemente alle raccomandazioni dell'OMS sui componenti fondamentali della prevenzione e del controllo delle infezioni. Sono disponibili relazioni periodiche per fornire un feedback.</p>	4	
<p>È disponibile un piano strategico nazionale per la sorveglianza delle infezioni associate all'assistenza sanitaria (compresi gli agenti patogeni resistenti agli antimicrobici e/o in grado di provocare focolai epidemici), attuato a livello nazionale in tutte le strutture sanitarie specialistiche e terziarie attraverso un programma e un sistema nazionali conformemente alle raccomandazioni dell'OMS sui componenti fondamentali della prevenzione e del controllo delle infezioni. I dati sono condivisi e utilizzati in modo continuo e tempestivo per orientare gli sforzi di prevenzione. La qualità e l'incidenza del sistema sono valutate regolarmente e sono intraprese di conseguenza azioni di miglioramento.</p>	5	
<p>— Altre osservazioni:</p>		

13. Funzioni di coordinamento e supporto a livello di Unione

	Domanda	Indicatore
B.13.1	<p>Gli strumenti giuridici del proprio Stato membro per la risposta sanitaria in caso di emergenza di sanità pubblica prevedono il coordinamento e la cooperazione a livello nazionale e dell'Unione durante un'emergenza di sanità pubblica? (Sì/no/altro)</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>	N/A
B.13.2	<p>Durante un'emergenza sanitaria, il rappresentante del CSS del proprio Stato membro fa parte delle strutture di coordinamento a livello nazionale, in particolare per sostenere il flusso di informazioni tra il proprio Stato membro e il CSS? (Sì/no/altro)</p> <p>— In caso negativo, qual è il ruolo del rappresentante del CSS nella risposta all'emergenza a livello nazionale e, se non agisce come collegamento con il CSS durante le emergenze di sanità pubblica, chi svolge questa funzione?</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>	N/A
B.13.3	<p>Il centro operativo per le emergenze di sanità pubblica o il sistema di gestione degli incidenti del proprio Stato membro è interoperabile con il modulo del sistema di allarme rapido e di reazione per la gestione degli incidenti e/o delle crisi? (Sì/no/altro)</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p>	N/A
B.13.4	<p>Negli ultimi tre anni il proprio Stato membro ha integrato o tenuto conto dei pareri e delle linee guida del CSS per la prevenzione e il controllo delle gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero? (Sì/no/altro/in parte)</p> <p>— In caso affermativo, descrivere le modalità</p> <p>— In caso negativo, precisare il motivo</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p> <p>— Se la risposta è «in parte», precisare:</p>	N/A
B.13.5	<p>Negli ultimi tre anni il proprio Stato membro ha integrato o tenuto conto delle raccomandazioni della Commissione su misure comuni temporanee di sanità pubblica? (Sì/no/altro/in parte)</p> <p>— In caso affermativo, descrivere le modalità</p> <p>— In caso negativo, precisare il motivo</p> <p>— Se la risposta è «altro», precisare:</p> <p>— Se la risposta è «in parte», precisare:</p>	N/A

B.13.6	Negli ultimi tre anni il proprio Stato membro ha integrato o tenuto conto delle raccomandazioni dell'ECDC sulla risposta alle minacce per la salute? (Sì/no/altro/in parte) <ul style="list-style-type: none"> — In caso affermativo, descrivere le modalità — In caso negativo, precisare il motivo — Se la risposta è «altro», precisare: — Se la risposta è «in parte», precisare: 	N/A																																								
B.13.7	Indicare se i ruoli, le funzioni e gli strumenti di supporto seguenti della Commissione e delle agenzie e degli organismi competenti dell'Unione sono presi in considerazione nel processo di pianificazione della preparazione e della risposta del proprio Stato membro: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: center;">Sì/no</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Supporto all'evacuazione sanitaria tramite il SARR</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Servizio europeo per l'azione esterna (SEAE) per il supporto consolare e il sostegno al rimpatrio</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Direzione generale per la protezione civile e le operazioni di aiuto umanitario europee (DG ECHO) e le sue capacità di supporto, comprese quelle della riserva RescEU e dei progetti di prevenzione e preparazione del meccanismo unionale di protezione civile (ad esempio, gare d'appalto e sovvenzioni per lo sviluppo di progetti sanitari transfrontalieri).</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Direzione generale per la preparazione e la risposta alle emergenze sanitarie (DG HERA) per il sostegno alla ricerca e allo sviluppo, alla fabbricazione, alla produzione, alla costituzione di scorte e all'impiego di contromisure mediche.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ufficio emergenze della DG HERA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Strumenti per la mobilitazione dei finanziamenti UE per la ricerca rapida</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazione dei rischi dell'ECDC</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per i medicinali (EMA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazione dei rischi dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per le sostanze chimiche (ECHA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazione dei rischi dell'Osservatorio europeo delle droghe e delle tossicodipendenze (OEDT)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazioni dei rischi effettuate in collaborazione con l'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione nell'attività di contrasto (Europol) quando la minaccia proviene da attività terroristiche o criminali</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Relazioni tecniche e linee guida dell'ECDC</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Supporto ad hoc dell'ECDC nella preparazione e nella risposta ai focolai (ad esempio, task force sanitaria dell'UE)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Laboratori di riferimento dell'UE</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Altro, specificare:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>— Altre osservazioni:</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Sì/no	Supporto all'evacuazione sanitaria tramite il SARR		Servizio europeo per l'azione esterna (SEAE) per il supporto consolare e il sostegno al rimpatrio		Direzione generale per la protezione civile e le operazioni di aiuto umanitario europee (DG ECHO) e le sue capacità di supporto, comprese quelle della riserva RescEU e dei progetti di prevenzione e preparazione del meccanismo unionale di protezione civile (ad esempio, gare d'appalto e sovvenzioni per lo sviluppo di progetti sanitari transfrontalieri).		Direzione generale per la preparazione e la risposta alle emergenze sanitarie (DG HERA) per il sostegno alla ricerca e allo sviluppo, alla fabbricazione, alla produzione, alla costituzione di scorte e all'impiego di contromisure mediche.		Ufficio emergenze della DG HERA		Strumenti per la mobilitazione dei finanziamenti UE per la ricerca rapida		Valutazione dei rischi dell'ECDC		Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per i medicinali (EMA)		Valutazione dei rischi dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA)		Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per le sostanze chimiche (ECHA)		Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA)		Valutazione dei rischi dell'Osservatorio europeo delle droghe e delle tossicodipendenze (OEDT)		Valutazioni dei rischi effettuate in collaborazione con l'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione nell'attività di contrasto (Europol) quando la minaccia proviene da attività terroristiche o criminali		Relazioni tecniche e linee guida dell'ECDC		Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro		Supporto ad hoc dell'ECDC nella preparazione e nella risposta ai focolai (ad esempio, task force sanitaria dell'UE)		Laboratori di riferimento dell'UE		Altro, specificare:		— Altre osservazioni:		N/A
	Sì/no																																									
Supporto all'evacuazione sanitaria tramite il SARR																																										
Servizio europeo per l'azione esterna (SEAE) per il supporto consolare e il sostegno al rimpatrio																																										
Direzione generale per la protezione civile e le operazioni di aiuto umanitario europee (DG ECHO) e le sue capacità di supporto, comprese quelle della riserva RescEU e dei progetti di prevenzione e preparazione del meccanismo unionale di protezione civile (ad esempio, gare d'appalto e sovvenzioni per lo sviluppo di progetti sanitari transfrontalieri).																																										
Direzione generale per la preparazione e la risposta alle emergenze sanitarie (DG HERA) per il sostegno alla ricerca e allo sviluppo, alla fabbricazione, alla produzione, alla costituzione di scorte e all'impiego di contromisure mediche.																																										
Ufficio emergenze della DG HERA																																										
Strumenti per la mobilitazione dei finanziamenti UE per la ricerca rapida																																										
Valutazione dei rischi dell'ECDC																																										
Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per i medicinali (EMA)																																										
Valutazione dei rischi dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA)																																										
Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per le sostanze chimiche (ECHA)																																										
Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA)																																										
Valutazione dei rischi dell'Osservatorio europeo delle droghe e delle tossicodipendenze (OEDT)																																										
Valutazioni dei rischi effettuate in collaborazione con l'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione nell'attività di contrasto (Europol) quando la minaccia proviene da attività terroristiche o criminali																																										
Relazioni tecniche e linee guida dell'ECDC																																										
Valutazione dei rischi dell'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro																																										
Supporto ad hoc dell'ECDC nella preparazione e nella risposta ai focolai (ad esempio, task force sanitaria dell'UE)																																										
Laboratori di riferimento dell'UE																																										
Altro, specificare:																																										
— Altre osservazioni:																																										

B.13.8	<ul style="list-style-type: none"> — Il proprio Stato membro tiene conto del piano di prevenzione, di preparazione e di risposta dell'Unione istituito ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (UE) 2022/2371 includendo elementi di preparazione interregionale transfrontaliera nel proprio piano di preparazione e risposta o documento equivalente? In caso affermativo, descrivere le modalità — In caso negativo, precisare il motivo — Se la risposta è «altro», precisare: 	N/A
--------	--	-----

14. Sviluppo della ricerca e valutazioni per informare e accelerare la preparazione alle emergenze

	Domanda	Indicatore	
B.14.1	Per quanto riguarda il ruolo della ricerca nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente, indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro:	Indicatore 1-5 o N/A	
	Livello		
	Non è possibile rispondere alla domanda in quanto lo Stato membro non dispone di un piano di preparazione e risposta o documento equivalente.		N/A
	Esiste un piano di preparazione e risposta o documento equivalente, ma non include una strategia per la ricerca e l'innovazione di emergenza.		1
	Esiste un piano di preparazione e risposta o documento equivalente che include una strategia per la ricerca e l'innovazione di emergenza, ma non sono stati stanziati fondi per condurre ricerche in caso di emergenze sanitarie.		2
	Esiste un piano di preparazione e risposta o documento equivalente che include una strategia per la ricerca e l'innovazione di emergenza e sono stati stanziati fondi per condurre ricerche in caso di emergenze sanitarie.		3
	Esiste un piano di preparazione e risposta o documento equivalente che include una strategia per la ricerca e l'innovazione di emergenza, sono stati stanziati fondi per condurre ricerche in caso di emergenze sanitarie ed è stato istituito un processo per la loro rapida mobilitazione.		4
	Esiste un piano di preparazione e risposta o documento equivalente che include una strategia per la ricerca e l'innovazione di emergenza, sono stati stanziati fondi per condurre ricerche in caso di emergenze sanitarie, è stato istituito un processo per la loro rapida mobilitazione e sono state rafforzate le capacità di ricerca e innovazione.		5
	<ul style="list-style-type: none"> — Se il livello è 2 o superiore: la strategia per la ricerca e l'innovazione di emergenza (nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente) include un processo per collegare le esigenze in materia di sanità pubblica con le priorità e le esigenze di ricerca? (Sì/no/altro) — In caso affermativo, descrivere tale processo — Se la risposta è «altro», precisare: — Altre osservazioni: 		

B.14.2	Il proprio Stato membro fa parte di una rete i) nazionale, ii) unionale o iii) internazionale di siti o coorti di sperimentazione clinica per promuovere la partecipazione a sperimentazioni su larga scala che hanno maggiori possibilità di raggiungere risultati significativi in tempi limitati? (Sì/no/altro) — In caso affermativo, specificare (nome e livello)			N/A	
		Nazionale	Unionale		Internazionale
	Siti di sperimentazione clinica				
	Rete internazionale di coorti				
	— Se la risposta è «altro», precisare:				
B.14.3	Il proprio Stato membro dispone di processi per la creazione di protocolli armonizzati e la raccolta di dati all'interno di tali reti? (Sì/no/altro) — In caso affermativo, specificare quali: — Se la risposta è «altro», precisare:			N/A	
B.14.4	Il proprio Stato membro dispone di procedure per l'accreditamento rapido dei siti e per la valutazione e l'autorizzazione rapida e coordinata (tra le autorità nazionali competenti e i comitati etici) di sperimentazioni cliniche in caso di emergenza di sanità pubblica? (Sì/no/altro) — In caso affermativo, specificare, anche in relazione alla collaborazione con i comitati etici: — Se la risposta è «altro», precisare:			N/A	
B.14.5	Indicare se il proprio Stato membro ha un approccio alla ricerca operativa (ad esempio, durante le azioni) che comprende:			N/A	
		Sì	No		
	Una preparazione per la ricerca, compresi protocolli, collaborazioni, ruoli e responsabilità già predisposti prima di un'emergenza sanitaria.				
	In caso di emergenza di sanità pubblica, strumenti operativi in atto per rendere disponibili le risorse necessarie con mezzi di finanziamento rapido.				
	In caso di emergenza di sanità pubblica, strumenti operativi per la rapida valutazione etica e la condivisione dei dati.				
— Altre osservazioni:					

15. Elementi relativi alla ripresa

	Domanda	Indicatore	
B.15.1	Per quanto riguarda il piano per la ripresa del proprio Stato membro o la sezione dedicata alla ripresa nel piano di prevenzione, preparazione e risposta o documento equivalente, indicare il livello del proprio Stato membro:	Indicatore 1-5	
			Livello
	Non è disponibile un piano per la ripresa o una sezione dedicata alla ripresa nel piano di preparazione e risposta o documento equivalente.		1
	È disponibile un piano per la ripresa o una sezione dedicata.		2
	Il piano per la ripresa o la sezione dedicata contiene o si collega a un processo di acquisizione degli insegnamenti tramite la revisione delle azioni dopo o durante la loro attuazione (AAR o IAR), incorporandoli nella pratica attraverso un piano d'azione.		3
	Il piano per la ripresa include o si collega a un processo di acquisizione degli insegnamenti tramite la revisione delle azioni dopo o durante la loro attuazione (AAR o IAR), incorporandoli nella pratica nell'ambito di un quadro generale come la pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria (NAPHS) o equivalente. Tale processo è attuato e monitorato regolarmente a livello nazionale.		4
	Il piano per la ripresa include o si collega a un processo di acquisizione degli insegnamenti tramite la revisione delle azioni dopo o durante la loro attuazione (AAR o IAR), incorporandoli nella pratica attraverso la pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria (NAPHS) o equivalente. Tale processo è attuato e monitorato regolarmente a livello nazionale e regionale (subnazionale).		5
— Altre osservazioni:			

16. Azioni intraprese per colmare le lacune riscontrate nell'attuazione dei piani di prevenzione, di preparazione e di risposta

	Domanda	Indicatore	
B.16.1	Caricare la più recente relazione annuale di autovalutazione degli Stati parte del regolamento sanitario internazionale come trasmessa dal punto focale nazionale per il RSI in formato pdf.	Indicatori RSI	
B.16.2	Indicare se il proprio Stato membro ha utilizzato uno dei seguenti meccanismi complementari per valutare l'attuazione delle capacità a norma dell'RSI e la pianificazione della prevenzione, della preparazione e della risposta negli ultimi tre anni: <i>Spuntare la voce appropriata:</i>	N/A	
			Completato negli ultimi tre anni? (Sì/No) (Se pubblicato, fornire il link)
	Valutazione esterna congiunta (JEE)		
	Revisioni nel corso delle azioni (IAR)		

	Revisioni successive alle azioni (AAR)		
	Esercizi di simulazione (SimEx)		
	Valutazione congiunta e rilevamento degli eventi (JADE)		
	Altro: specificare		
B.16.3	Indicare il livello corrispondente del proprio Stato membro rispetto alla pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria (NAPHS) proposta dall'OMS o sistema equivalente:		Indicatore 1-5
		livello	
	La pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria, o sistema equivalente, non è stata sviluppata né è in fase di sviluppo.	1	
	La pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria, o sistema equivalente, è stata sviluppata ma non è ancora allineata all'approccio esteso a tutta l'amministrazione e all'approccio «One health for all hazards».	2	
	La pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria, o sistema equivalente, è stata sviluppata ed è allineata con l'approccio esteso a tutta l'amministrazione e all'approccio «One health for all hazards», anche per quanto riguarda la definizione dei ruoli, delle responsabilità e dei meccanismi di collaborazione.	3	
	La pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria, o sistema equivalente, è stata sviluppata ed è allineata con l'approccio esteso a tutta l'amministrazione e all'approccio «One health for all hazards», anche per quanto riguarda la definizione dei ruoli, delle responsabilità e dei meccanismi di collaborazione. La pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria (o sistema equivalente) è stata inoltre sottoposta a valutazione dei costi.	4	
	Come per il livello 4, e inoltre almeno un'attività pianificata è in corso di attuazione.	5	
	<ul style="list-style-type: none"> — Altre osservazioni: — Se il livello è 1: indicare se il proprio Stato membro ha in programma di avviare un piano d'azione nazionale per la sicurezza sanitaria o un sistema equivalente: — Per tutti i livelli: se il proprio Stato membro non si avvale della pianificazione nazionale per la sicurezza sanitaria, descrivere il sistema equivalente: 		

C. **Altro**

C.1	Descrivere le proprie idee su quali ulteriori azioni la Commissione potrebbe intraprendere per sostenere l'attuazione di piani di prevenzione, preparazione, risposta e ripresa per le gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero:
C.2	Fornire eventuali osservazioni o chiarimenti in relazione alle domande di cui sopra e, se ritenuto necessario, elencare le attività pertinenti che il proprio paese ha condotto o fornire informazioni aggiuntive pertinenti per l'argomento del presente questionario:

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2023/1809 DELLA COMMISSIONE

del 14 settembre 2023

che stabilisce i criteri per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai prodotti igienici assorbenti e alle coppette mestruali riutilizzabili

[notificata con il numero C(2023) 6024]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 66/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, relativo al marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

previa consultazione del comitato dell'Unione europea per il marchio di qualità ecologica,

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CE) n. 66/2010, il marchio Ecolabel UE può essere assegnato ai prodotti con un ridotto impatto sull'ambiente nell'intero ciclo di vita.
- (2) Il regolamento (CE) n. 66/2010 dispone che siano stabiliti criteri specifici d'assegnazione del marchio Ecolabel UE per gruppi di prodotti.
- (3) La decisione 2014/763/UE della Commissione ⁽²⁾ ha fissato i criteri per l'assegnazione del marchio Ecolabel UE e i relativi requisiti di valutazione e verifica per il gruppo di prodotti «prodotti igienici assorbenti». Con decisione (UE) 2018/1590 della Commissione ⁽³⁾ il periodo di validità di tali criteri e requisiti è stato prorogato al 31 dicembre 2023.
- (4) Per rispecchiare più adeguatamente le migliori pratiche di mercato riguardo al gruppo di prodotti e tenere conto degli sviluppi delle politiche, delle potenziali prospettive di una maggiore diffusione di questi prodotti e della domanda del mercato di prodotti sostenibili, è opportuno stabilire una nuova serie di criteri per i prodotti igienici assorbenti. In quanto alternativa sostenibile con un mercato potenziale in crescita, è altresì opportuno stabilire una serie di criteri per le coppette mestruali riutilizzabili.
- (5) Il controllo dell'adeguatezza (REFIT) del marchio Ecolabel UE ⁽⁴⁾ del 30 giugno 2017, che ha riesaminato l'attuazione del regolamento (CE) n. 66/2010, ha riconosciuto la necessità di un approccio più strategico all'Ecolabel, anche abbinando, se del caso, gruppi di prodotti tra loro strettamente collegati.
- (6) In linea con tali conclusioni e previa consultazione del comitato dell'UE per il marchio di qualità ecologica, è opportuno raggruppare il gruppo di prodotti «prodotti igienici assorbenti» con il gruppo di prodotti «coppette mestruali riutilizzabili» nella stessa decisione, in quanto i due gruppi di prodotti svolgono la stessa funzione.

⁽¹⁾ GU L 27 del 30.1.2010, pag. 1.

⁽²⁾ Decisione 2014/763/UE della Commissione, del 24 ottobre 2014, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai prodotti igienici assorbenti (GU L 320 del 6.11.2014, pag. 46).

⁽³⁾ Decisione (UE) 2018/1590 della Commissione, del 19 ottobre 2018, che modifica le decisioni 2012/481/UE, 2014/391/UE, 2014/763/UE e 2014/893/UE per quanto riguarda il periodo di validità dei criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) a taluni prodotti, nonché dei relativi requisiti di valutazione e verifica (GU L 264 del 23.10.2018, pag. 24).

⁽⁴⁾ Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa al riesame dell'attuazione del regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) e del regolamento (CE) n. 66/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, relativo all'Ecolabel UE [COM(2017) 355 final].

- (7) In linea con il regolamento (CE) n. 66/2010, il marchio Ecolabel UE non è assegnato ad alcun tipo di dispositivo medico, compresi quelli definiti nel regolamento (UE) 2017/745 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.
- (8) Nel nuovo piano d'azione per l'economia circolare per un'Europa più pulita e più competitiva ⁽⁶⁾, adottato l'11 marzo 2020, si afferma che la durabilità, la riciclabilità e il contenuto riciclato sono requisiti che devono figurare più sistematicamente tra i criteri per l'Ecolabel UE.
- (9) I criteri riveduti del marchio Ecolabel UE per i prodotti igienici assorbenti e le coppette mestruali riutilizzabili dovrebbero mirare a promuovere i prodotti che hanno un impatto ambientale ridotto nel loro ciclo di vita e che sono fabbricati con processi efficienti in termini di materiali ed energia. In particolare, i criteri riveduti del marchio Ecolabel UE promuovono i prodotti che hanno un impatto limitato in termini di emissioni nell'acqua e nell'aria durante la produzione, che utilizzano materie prime provenienti da foreste gestite in modo sostenibile e che soddisfano rigorosi requisiti in materia di sostanze nocive. Inoltre, al fine di contribuire alla transizione verso un'economia più circolare, i criteri promuovono l'uso di imballaggi di carta e/o di cartone, ove possibile, in alternativa a quelli di plastica, e promuovono gli imballaggi con contenuto riciclato e che possono essere facilmente riciclati.
- (10) Sul mercato cominciano ad essere presenti prodotti riutilizzabili in materiale tessile in alternativa ai prodotti monouso. I criteri riveduti del marchio Ecolabel UE per i prodotti igienici assorbenti e per le coppette mestruali riutilizzabili non si applicano a queste alternative riutilizzabili in tessuto, i cui punti critici per l'ambiente e criteri ecologici dovrebbero essere studiati specificamente ai fini della revisione dei criteri Ecolabel UE per i prodotti tessili stabiliti dalla decisione 2014/350/UE della Commissione ⁽⁷⁾.
- (11) Tenuto conto del ciclo di innovazione per il gruppo di prodotti, i nuovi criteri e i relativi requisiti di valutazione e verifica dovrebbero essere validi fino al 31 dicembre 2029.
- (12) Per ragioni di certezza del diritto la decisione 2014/763/UE dovrebbe essere abrogata.
- (13) Dovrebbe essere previsto un periodo transitorio per i produttori di prodotti igienici assorbenti ai quali è stato assegnato il marchio Ecolabel UE sulla base dei criteri stabiliti nella decisione 2014/763/UE, al fine di dar loro il tempo sufficiente ad adeguare i propri prodotti e conformarsi ai nuovi criteri e requisiti. Per un periodo di tempo limitato dopo l'adozione della presente decisione, i produttori di prodotti igienici assorbenti dovrebbero anche poter scegliere se presentare le domande in base ai criteri stabiliti nella decisione 2014/763/UE o presentarle in base ai nuovi criteri di cui alla presente decisione. Per un periodo transitorio dovrebbe inoltre essere consentito utilizzare i marchi di qualità ecologica dell'UE assegnati conformemente ai criteri stabiliti dalla decisione 2014/763/UE.
- (14) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 16 del regolamento (CE) n. 66/2010,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Il gruppo di prodotti «prodotti igienici assorbenti» comprende qualsiasi articolo la cui funzione consiste nell'assorbire e trattenere fluidi umani quali urina, feci, sudore, fluido mestruale o latte, esclusi i prodotti tessili. Tale gruppo di prodotti comprende sia i prodotti per uso privato che quelli per uso professionale.

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) 2017/745 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2017, relativo ai dispositivi medici, che modifica la direttiva 2001/83/CE, il regolamento (CE) n. 178/2002 e il regolamento (CE) n. 1223/2009 e che abroga le direttive 90/385/CEE e 93/42/CEE del Consiglio (GU L 117 del 5.5.2017, pag. 1).

⁽⁶⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare — Per un'Europa più pulita e più competitiva» [COM(2020) 98 final] (GU C 364 del 28.10.2020, pag. 94).

⁽⁷⁾ Decisione 2014/350/UE della Commissione, del 5 giugno 2014, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai prodotti tessili (GU L 174 del 13.6.2014, pag. 45).

2. Il gruppo di prodotti «prodotti igienici assorbenti» non comprende i prodotti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2017/745.

Articolo 2

1. Il gruppo di prodotti «coppette mestruali riutilizzabili» comprende coppette flessibili riutilizzabili o barriere indossate all'interno del corpo la cui funzione è quella di trattenere e raccogliere il liquido mestruale e che sono costituite da silicone o altri elastomeri.

2. Il gruppo di prodotti «coppette mestruali riutilizzabili» non comprende i prodotti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2017/745.

Articolo 3

1. Per ottenere l'assegnazione dell'Ecolabel UE a norma del regolamento (CE) n. 66/2010 per il gruppo di prodotti «prodotti igienici assorbenti», il prodotto rientra nella definizione del gruppo di prodotti di cui all'articolo 1 della presente decisione e soddisfa i relativi criteri e i relativi requisiti di valutazione e verifica stabiliti nell'allegato I della presente decisione.

2. Per ottenere l'assegnazione dell'Ecolabel UE a norma del regolamento (CE) n. 66/2010 per il gruppo di prodotti «coppette mestruali riutilizzabili», il prodotto rientra nella definizione del gruppo di prodotti di cui all'articolo 2 della presente decisione e soddisfa i criteri e i relativi requisiti di valutazione e verifica stabiliti nell'allegato II della presente decisione.

Articolo 4

I criteri per l'assegnazione dell'Ecolabel UE per i gruppi di prodotti «prodotti igienici assorbenti» e «coppette mestruali riutilizzabili» e i relativi requisiti di valutazione e verifica sono validi fino al 31 dicembre 2029.

Articolo 5

1. Il numero di codice assegnato a fini amministrativi al gruppo «prodotti igienici assorbenti» è «047».

2. Il numero di codice assegnato a fini amministrativi al gruppo «coppette mestruali riutilizzabili» è «055».

Articolo 6

La decisione 2014/763/UE è abrogata.

Articolo 7

1. Le domande di assegnazione dell'Ecolabel UE per il gruppo di prodotti «prodotti igienici assorbenti», quali definiti nella decisione 2014/763/UE, presentate prima della data di applicazione della presente decisione sono valutate conformemente ai criteri di cui alla decisione 2014/763/UE.

2. Le domande di assegnazione dell'Ecolabel UE per i prodotti appartenenti al gruppo di prodotti «prodotti igienici assorbenti» presentate il giorno dell'entrata in applicazione della presente decisione, o entro due mesi da tale data, possono essere basate, a scelta del richiedente, sui criteri di cui alla presente decisione o su quelli di cui alla decisione 2014/763/UE e sono valutate conformemente ai criteri prescelti.

3. I marchi Ecolabel UE assegnati sulla base di una domanda valutata in conformità ai criteri di cui alla decisione 2014/763/UE possono essere utilizzati per 12 mesi dalla data di applicazione della presente decisione.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Essa si applica a decorrere dal 21 settembre 2023.

Fatto a Bruxelles, il 14 settembre 2023

Per la Commissione
Virginijus SINKEVIČIUS
Membro della Commissione

ALLEGATO I

Criteria per l'assegnazione del marchio UE di qualità ecologica (Ecolabel UE) ai prodotti igienici assorbenti

I criteri per l'Ecolabel UE sono improntati ai prodotti igienici assorbenti in commercio che presentano le migliori prestazioni ambientali. I criteri sono incentrati sui principali effetti ambientali associati al ciclo di vita di questi prodotti e promuovono gli aspetti dell'economia circolare.

Requisiti di valutazione e verifica

Per ottenere l'Ecolabel UE il prodotto deve soddisfare tutti i requisiti. Il richiedente fornisce una conferma scritta che ne attesti il soddisfacimento.

Per ciascun criterio sono previsti requisiti specifici di valutazione e verifica.

Le dichiarazioni, i documenti, le analisi, i verbali delle prove o altri elementi che il richiedente deve eventualmente produrre per attestare la conformità ai criteri possono essere presentati dal richiedente stesso, dai suoi fornitori o da entrambi, secondo il caso.

Gli organismi competenti riconoscono di preferenza gli attestati rilasciati da organismi accreditati conformemente alla norma armonizzata per la competenza dei laboratori di prova e di taratura, e le verifiche eseguite da organismi accreditati conformemente alla norma armonizzata per gli organismi che certificano prodotti, processi e servizi.

Ove opportuno possono essere utilizzati metodi di prova diversi da quelli indicati per ciascun criterio se l'organismo competente che esamina la domanda li ritiene equivalenti.

Gli organismi competenti possono eventualmente esigere documenti giustificativi ed eseguire verifiche indipendenti.

Eventuali cambiamenti riguardanti i fornitori e i siti di fabbricazione dei prodotti cui è stato assegnato l'Ecolabel UE devono essere notificati agli organismi competenti, fornendo contestualmente le informazioni che consentono di verificare che la conformità ai criteri non è venuta meno.

A titolo di requisito preliminare, il prodotto è tenuto a soddisfare tutti gli obblighi giuridici del paese o dei paesi in cui è prevista l'immissione sul mercato. Il richiedente dichiara che il prodotto è conforme a tale requisito.

La domanda di assegnazione del marchio Ecolabel UE deve essere accompagnata dalle seguenti informazioni:

- a) la descrizione del prodotto, il peso delle singole unità di prodotto e il peso totale del prodotto;
- b) la descrizione dell'imballaggio per la vendita e, se del caso, il suo peso totale;
- c) la descrizione dell'imballaggio multiplo e, se del caso, il suo peso totale;
- d) la descrizione dei componenti separati, con l'indicazione del loro peso individuale;
- e) i componenti, i materiali e le sostanze usati nel prodotto con il rispettivo peso e, se pertinente, il rispettivo numero CAS.

Ai fini del presente allegato si applicano le definizioni seguenti:

- (1) «additivi»: le sostanze aggiunte a componenti, materiali o prodotti finali per migliorarne o preservarne alcune caratteristiche;
- (2) «plastica a base biologica»: la plastica fabbricata a partire da materie prime a base biologica. Mentre quelle convenzionali sono prodotte a partire da risorse fossili (petrolio e gas naturale), le plastiche a base biologica sono ottenute dalla biomassa. Attualmente la biomassa proviene per lo più da piante coltivate specificamente per essere utilizzate come materie prime sostitutive delle risorse fossili, come la canna da zucchero, le colture cerealicole, le colture oleaginose o fonti non alimentari come il legno. Altre fonti sono rifiuti e sottoprodotti organici, come olio alimentare usato, bagassa e tallolio. La plastica può essere interamente o parzialmente prodotta a partire da materie prime a base biologica. La plastica a base biologica può essere sia biodegradabile che non;
- (3) «pasta di cellulosa»: il materiale fibroso composto principalmente di cellulosa e ottenuto dal trattamento di materiali lignocellulosici mediante una o più soluzioni acquose di sostanze chimiche responsabili dello spappolamento e/o dello sbiancamento;

- (4) «componente»: uno o più materiali e prodotti chimici che insieme svolgono una funzione specifica nel prodotto igienico assorbente, come un nucleo assorbente, adesivi o un rivestimento barriera esterno;
- (5) «imballaggio composito»: l'unità di imballaggio costituita da due o più materiali diversi, esclusi i materiali utilizzati per le etichette, le chiusure e la sigillatura, non separabili manualmente, che costituisce pertanto un'unità individuale integrale;
- (6) «imballaggio multiplo»: altrimenti noto come imballaggio secondario, l'imballaggio concepito in modo da costituire, nel punto di vendita, un raggruppamento di un certo numero di unità di vendita, indipendentemente dal fatto che queste ultime siano vendute così raggruppate all'utilizzatore finale o che l'imballaggio serva unicamente a rifornire gli scaffali nel punto di vendita o a creare un'unità di stoccaggio o di distribuzione, e da cui le unità possono essere rimosse senza alterarne le caratteristiche;
- (7) «impurità»: residui, inquinanti, contaminanti ecc. derivanti dalla produzione, compresa la produzione di materie prime, che rimangono nella materia prima/nell'ingrediente e/o nel prodotto chimico (utilizzato nel prodotto finale e nei suoi componenti) in concentrazioni inferiori a 100 ppm (0,0100 % p/p, 100 mg/kg);
- (8) «sostanza usata»: tutte le sostanze presenti nel prodotto chimico (utilizzato nel prodotto finale e nei suoi componenti), compresi gli additivi (ad esempio conservanti e stabilizzatori) presenti nelle materie prime. Sono considerate sostanze usate anche le sostanze di cui è noto il rilascio in condizioni di fabbricazione stabilizzate da parte di sostanze usate (ad esempio formaldeide e arilammina);
- (9) «fibre artificiali di cellulosa»: altrimenti note come fibre rigenerate, le fibre prodotte utilizzando la cellulosa come materia prima che comprendono viscosa, modal, lyocell, cupro e triacetato;
- (10) «materiali»: i materiali che costituiscono diversi componenti di un prodotto igienico assorbente, quali pasta in fiocco, cotone o polipropilene (PP);
- (11) «imballaggio»: articoli di qualsiasi materiale destinati a essere utilizzati per contenere e proteggere prodotti e consentirne la manipolazione, la consegna o la presentazione e che possono essere differenziati in formati di imballaggio in base alla funzione cui sono adibiti, al materiale di cui sono composti e alla loro progettazione, compresi:
 - a) articoli necessari per contenere, sostenere o conservare il prodotto per tutto il suo ciclo di vita senza esserne parte integrante e destinati ad essere utilizzati, consumati o smaltiti insieme al prodotto stesso;
 - b) componenti ed elementi accessori di un articolo di cui alla lettera a), in esso integrati;
 - c) elementi accessori di un articolo di cui alla lettera a) appesi direttamente al prodotto o ad esso congiunti che svolgono una funzione di imballaggio senza essere parte integrante del prodotto e destinati ad essere utilizzati, consumati o smaltiti insieme ad esso ecc.;
- (12) «materiali plastici»: altrimenti noti come «plastiche», i polimeri ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, a cui possono essere stati aggiunti additivi o altre sostanze e che sono in grado di fungere da componenti strutturali principali dei prodotti finali e/o dell'imballaggio, ad eccezione dei polimeri naturali che non sono stati modificati chimicamente;
- (13) «polimero»: la sostanza le cui molecole sono caratterizzate dalla sequenza di uno o più tipi di unità monomeriche. Tali molecole debbono essere distribuite su una gamma di pesi molecolari in cui le differenze di peso molecolare siano principalmente attribuibili a differenze nel numero di unità monomeriche. Un polimero comprende: a) una maggioranza ponderale semplice di molecole contenenti almeno tre unità monomeriche aventi un legame covalente con almeno un'altra unità monomeriche o altro reagente; b) meno di una maggioranza ponderale semplice di molecole dello stesso peso molecolare. Nel contesto della presente definizione, per «unità monomeriche» si intende la forma sottoposta a reazione di un monomero in un polimero, ai sensi del regolamento (CE) n. 1907/2006;
- (14) «unità di prodotto»: l'articolo più piccolo che può essere utilizzato dal consumatore e che svolge la funzione del prodotto;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

- (15) «riciclabilità»: la quantità (massa o percentuale) di un articolo disponibile per il riciclaggio;
- (16) «contenuto riciclato»: la quantità di un articolo (in termini di superficie, lunghezza, volume o massa) proveniente da materiale riciclato da rifiuti post-consumo e/o post-industriali. In questo caso per articolo si può intendere sia il prodotto che l'imballaggio;
- (17) «riciclaggio»: conformemente all'articolo 3 della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, qualsiasi operazione di recupero attraverso cui materiali di rifiuto sono ritrattati per ottenere prodotti, materiali o sostanze, da utilizzare per la loro funzione originaria o per altri fini. Rientra nella definizione il ritrattamento di materiale organico ma non il recupero di energia né il ritrattamento per ottenere materiali da utilizzare quali combustibili o in operazioni di riempimento;
- (18) «imballaggio per la vendita»: altrimenti noto come imballaggio primario, l'imballaggio concepito in modo da costituire un'unità di vendita composta da prodotti e imballaggio per l'utilizzatore o il consumatore finale nel punto di vendita;
- (19) «componente separato»: altrimenti noto come componente aggiuntivo, il componente di imballaggio distinto dal corpo principale dell'unità di imballaggio, che può essere di materiale diverso, deve essere completamente e permanentemente smontato dall'unità di imballaggio principale per dare accesso al prodotto ed è generalmente scartato prima dell'unità di imballaggio e separatamente da essa. Nel caso di prodotti igienici assorbenti, si tratta di qualsiasi componente con funzione protettiva o igienica che viene rimosso prima dell'uso del prodotto, ad esempio il singolo involucro o la pellicola in cui alcuni prodotti igienici assorbenti sono contenuti nell'imballaggio di vendita (principalmente per tamponi e assorbenti igienici), la carta e la pellicola amovibile nei pannolini per bambini e negli assorbenti igienici o l'applicatore per tamponi;
- (20) «sostanze identificate come aventi proprietà di interferenza endocrina»: altrimenti note come interferenti endocrini, le sostanze che sono state identificate come aventi proprietà che perturbano il sistema endocrino (salute umana e/o ambiente) ai sensi dell'articolo 57, lettera f), del regolamento (CE) n. 1907/2006 (elenco di sostanze estremamente preoccupanti candidate all'autorizzazione), o ai sensi dei regolamenti (UE) n. 528/2012 ⁽³⁾, (CE) n. 1107/2009 ⁽⁴⁾ o (CE) n. 1272/2008 ⁽⁵⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio;
- (21) «polimeri superassorbenti»: i polimeri sintetici progettati per assorbire e contenere ingenti quantitativi di liquido per la loro massa;
- (22) «polimeri sintetici»: le sostanze macromolecolari diverse dalla pasta di cellulosa ottenute intenzionalmente tramite:
- a) un processo di polimerizzazione, quale la poliaddizione o la policondensazione o qualsiasi altro processo simile di combinazione di monomeri e altre sostanze di partenza, oppure
 - b) la modifica chimica di macromolecole naturali o sintetiche, oppure
 - c) la fermentazione microbica.

Criterio 1. Pasta in fiocco

Il presente criterio si applica alla pasta in fiocco che rappresenta ≥ 1 % p/p del prodotto finale.

1.1. Provenienza della pasta in fiocco

Tutti i fornitori (100 %) di pasta in fiocco detengono certificati della catena di controllo validi rilasciati da sistemi di certificazione indipendenti, quali l'FSC, il PEFC o sistemi equivalenti.

⁽²⁾ Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi (GU L 167 del 27.6.2012, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che abroga le direttive del Consiglio 79/117/CEE e 91/414/CEE (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 1).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele che modifica e abroga le direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE e che reca modifica al regolamento (CE) n. 1907/2006 (GU L 353 del 31.12.2008, pag. 1).

Almeno il 70 % del legno usato come materia prima per la produzione della pasta in fiocco ha ottenuto certificati validi di gestione forestale sostenibile rilasciati da sistemi di certificazione indipendenti, quali l'FSC, il PEFC o sistemi equivalenti. La parte rimanente del legno usato come materia prima, compresi eventuali materiali di legno vergine, deve essere legno controllato oggetto di un sistema di verifica che garantisce la provenienza lecita e il rispetto di tutti gli altri requisiti del sistema di certificazione per i materiali non certificati.

Gli organismi di certificazione che rilasciano i certificati della catena di custodia e/o di gestione forestale sostenibile devono essere accreditati/riconosciuti da tale sistema di certificazione.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità corroborata da certificati della catena di custodia validi e indipendenti per i fornitori di tutta la pasta in fiocco (100 %) utilizzata nel prodotto. Come certificazione indipendente sono accettati i sistemi FSC, PEFC o sistemi equivalenti.

Il richiedente fornisce inoltre documenti contabili sottoposti a revisione che dimostrino che almeno il 70 % del legno usato come materia prima per la produzione della pasta in fiocco è definito materiale certificato conformemente ai sistemi FSC, PEFC o a sistemi equivalenti validi. Detti documenti contabili devono essere validi per l'intera durata della concessione del marchio Ecolabel UE. Gli organismi competenti li verificano nuovamente 12 mesi dopo l'assegnazione del marchio Ecolabel UE.

Se la pasta in fiocco è utilizzata nella carta a secco (materiale *airlaid*), il fornitore di quest'ultima assegna crediti alla carta a secco utilizzata nel prodotto fornendo fatture che attestino il numero di crediti assegnati.

Per la parte rimanente del legno usato come materia prima occorre dimostrare che il tenore di materiali vergini non certificati non supera il 30 % e che si tratta di legno controllato oggetto di un sistema di verifica che garantisce la provenienza lecita e il rispetto di tutti gli altri requisiti del sistema di certificazione per i materiali non certificati. Se il sistema di certificazione non esige specificamente che tutti i materiali vergini provengano da specie non OGM, ciò deve essere dimostrato allegando ulteriori prove.

1.2. Sbiancamento della pasta in fiocco

La pasta usata nel prodotto non deve essere sbiancata con cloro elementare (Cl_2) gassoso.

Nel caso della pasta priva di cloro elementare (ECF) le emissioni medie annue di alogeni contenenti composti organici alogenati adsorbibili (AOX), espresse in kg/tonnellata essiccata all'aria (ADt), derivanti dalla produzione di ogni pasta utilizzata nei prodotti cui è stato assegnato il marchio Ecolabel UE non possono superare 0,140 kg/ADt.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità a questo criterio, corroborata da una relazione di prova effettuata utilizzando il metodo di prova ISO 9562:2004, che comprenda le emissioni di AOX relative alla pasta ECF sbiancata, espresse in kg AOX/ADt di pasta. Qualora siano utilizzate paste aventi livelli di qualità diversi, il richiedente indica le emissioni di AOX corrispondenti a ciascuna. Possono essere accettati metodi equivalenti che siano già considerati tali da terzi e a condizione che siano accompagnati da calcoli dettagliati che dimostrano la conformità a tale requisito e dalla relativa documentazione giustificativa.

La misurazione delle emissioni di AOX deve essere effettuata su campioni non filtrati e non sedimentati prelevati dal punto di scarico degli effluenti dell'impianto di trattamento delle acque reflue delle cartiere. Nel caso in cui l'effluente della cartiera sia inviato a un impianto di trattamento delle acque reflue comunale o di terzi, i campioni di acqua non filtrata e non sedimentata prelevati dal punto di scarico della rete fognaria della cartiera devono essere analizzati e i risultati moltiplicati per un fattore di efficienza di eliminazione standard per gli impianti di trattamento comunali o di terzi. Tale fattore è calcolato sulla base delle informazioni fornite dal gestore dell'impianto di trattamento delle acque reflue comunale o di terzi.

Le informazioni sulle emissioni di AOX sono espresse come media annuale di un minimo di 12 misurazioni effettuate almeno mensilmente. Nel caso di un impianto di produzione nuovo o ricostruito le misurazioni devono prendere in considerazione almeno 45 giorni consecutivi di funzionamento stabile dell'impianto. I documenti giustificativi indicano la frequenza delle misurazioni.

I valori di AOX devono essere misurati solo nei processi in cui sono utilizzati composti clorurati per sbiancare la pasta (sbiancamento senza cloro elementare, ECF). Non è necessario misurare gli AOX negli effluenti della produzione di pasta senza sbiancamento o quando lo sbiancamento è effettuato con sostanze prive di cloro.

Il richiedente presenta anche una dichiarazione del produttore di pasta di carta attestante il non utilizzo di cloro elementare (Cl₂) gassoso.

Nel caso in cui il richiedente non utilizzi pasta ECF è sufficiente una dichiarazione corrispondente.

1.3. Emissioni derivanti dalla produzione di pasta in fiocco nell'acqua [domanda chimica di ossigeno (COD) e fosforo (P)] e nell'aria [composti dello zolfo (S) e Nox]

Le emissioni nell'acqua e nell'aria generate dalla produzione di pasta sono espresse in punti (P_{COD}, P_B, P_S, P_{NOx}). I punti sono calcolati dividendo il valore delle emissioni effettive per i valori di riferimento di cui alla tabella 1.

— Nessuno dei punti P_{COD}, P_B, P_S, e P_{NOx} preso singolarmente può superare 1,5.

— La somma dei punti (P_{totale} = P_{COD} + P_P + P_S + P_{NOx}) non può superare 4,0.

Per ciascuna partita di pasta «i» ottenuta, le corrispondenti emissioni misurate (espresse in kg/ADt) sono ponderate in proporzione alla pasta ottenuta (proporzione tra pasta «i» e tonnellata essiccata all'aria di pasta «i») e sommate. I valori di riferimento per ciascun tipo di pasta utilizzato sono riportati nella tabella 1. Le emissioni totali sono infine divise per il valore di riferimento totale, come indicato nella seguente formula relativa alla domanda chimica di ossigeno (COD):

$$P_{DCO} = \frac{DCO_{total}}{DCO_{ref, total}} = \frac{\sum_{i=1}^n [pâte_i \times DCO_{pâte, i}]}{\sum_{i=1}^n [pâte_i \times DCO_{ref, pâte, i}]}$$

Tabella 1

Valori di riferimento per le emissioni prodotte dalla produzione dei diversi tipi di pasta CTMP = pasta chemi-termomeccanica; NSSC = pasta semichimica al solfito neutro

	Valori di riferimento (kg/ADt)			
	COD _{rif}	P _{rif}	S _{rif}	NOx _{rif}
Cartiere integrate				
Pasta chimica sbiancata (eccetto pasta al solfito)	16,0	0,030 ⁽¹⁾ 0,05 ⁽²⁾	0,6	1,5
Pasta chimica sbiancata (al solfito)	24,0	0,03	0,6	1,5
Pasta chimica non sbiancata	6,5	0,02	0,6	1,5
Pasta chimica non sbiancata (solo qualità UKP-E)	6,5	0,035	0,6	1,5
CTMP	15,0	0,01	0,2	0,3
NSSC	11	0,02	0,4	1,5
Cartiere non integrate ⁽³⁾				
Processo di conversione	1	0,001	0,15	0,6

⁽¹⁾ Il calcolo tiene conto delle emissioni nette di P. Il contenuto naturale di P nel legno usato come materia prima e nell'acqua può essere sottratto dalle emissioni totali di P. Sono ammesse riduzioni fino a 0 010 kg/ADt.

⁽²⁾ Il valore più elevato si riferisce alle cartiere che utilizzano le specie di eucalipto e quelle di pino degli Stati Uniti meridionali provenienti da regioni con livelli più elevati di fosforo e si applica fino al 31 dicembre 2026. A decorrere dal 1° gennaio 2027 il limite di 0,03 kg P/ADt si applica anche a queste cartiere.

⁽³⁾ Le paste usate come materia prima per le cartiere non integrate devono essere conformi ai valori elencati per le cartiere integrate, a cui dovrebbero essere aggiunte le emissioni derivanti dal processo di conversione.

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce calcoli dettagliati e dati relativi alle prove attestanti la conformità a questo criterio, nonché i documenti giustificativi corrispondenti, ivi compresi i rapporti di prova per cui sono utilizzati i seguenti metodi di prova standard per il monitoraggio continuo o periodico: COD: ISO 15705 o ISO 6060; P totale: EN ISO 6878; NOx: EN 14792, ISO 11564 o metodo EPA n. 7e; S (ossidi di zolfo): EN 14791, metodo EPA n. 6C o 8; S (composti ridotti dello

zolfo): EPA n. 15 A, 16 A, 16B o 16c; tenore di S nel petrolio: ISO 8754; tenore di S nel carbone: ISO 19579; tenore di S nella biomassa: EN 15289. Sono accettati i metodi di prova il cui ambito di applicazione e i cui requisiti sono considerati equivalenti a quelli delle norme nazionali e internazionali citate e la cui equivalenza è stata confermata da un soggetto terzo indipendente. È anche possibile utilizzare prove rapide per monitorare le emissioni purché siano confrontate regolarmente (per esempio con cadenza mensile) con i pertinenti standard di cui sopra o equivalenti accettati.

Nel caso delle misurazioni di COD, il monitoraggio continuo basato sull'analisi del carbonio organico totale (TOC) è ammesso a condizione che sia stata stabilita una correlazione tra i risultati di TOC e COD per il sito in questione.

La misurazione delle emissioni di COD e delle emissioni P totali avviene almeno con cadenza settimanale. Le emissioni di S e NOx devono essere misurate almeno due volte per anno civile (con un intervallo di quattro - sei mesi).

I dati sono trasmessi come medie annuali, tranne nei casi in cui:

- la campagna di produzione ha una durata limitata;
- l'impianto di produzione è nuovo o è stato ricostruito, nel qual caso le misurazioni devono prendere in considerazione almeno 45 giorni consecutivi di funzionamento stabile dell'impianto.

I risultati delle misurazioni sono rappresentativi della campagna in questione e per ciascun parametro di emissione è stato effettuato un numero sufficiente di misurazioni. I documenti giustificativi indicano la frequenza delle misurazioni e il calcolo dei punti per COD, P totale, S e NOx.

Le misurazioni delle emissioni nelle acque sono effettuate su campioni non filtrati e non sedimentati prelevati dal punto di scarico degli effluenti dell'impianto di trattamento delle acque reflue delle cartiere. Nel caso in cui l'effluente della cartiera sia inviato a un impianto di trattamento delle acque reflue comunale o di terzi, i campioni di acqua non filtrata e non sedimentata prelevati dal punto di scarico della rete fognaria della cartiera devono essere analizzati e i risultati moltiplicati per un fattore di efficienza di eliminazione standard per gli impianti di trattamento comunali o di terzi. Tale fattore è calcolato sulla base delle informazioni fornite dal gestore dell'impianto di trattamento delle acque reflue comunale o di terzi.

Le emissioni atmosferiche includono tutte le emissioni di S e NOx generate dalla produzione della pasta, ivi compreso il vapore generato all'esterno del sito di produzione, meno eventuali emissioni riconducibili alla produzione di energia elettrica. In caso di cogenerazione di calore ed energia elettrica nello stesso impianto le emissioni di composti di zolfo (S) e NOx derivanti dalla produzione in loco di energia elettrica sono sottratte dal quantitativo totale. La proporzione delle emissioni derivanti dalla generazione di energia elettrica è calcolata come segue:

$$[2 \times \text{MWh(energia elettrica)}] / [2 \times \text{MWh(energia elettrica)} + \text{MWh(calore)}]$$

In questo calcolo, «energia elettrica» è l'energia elettrica prodotta nell'impianto di cogenerazione e «calore» è il calore netto fornito dall'impianto di cogenerazione alla produzione di pasta per carta.

Le misurazioni dei composti di zolfo e di NOx devono tenere conto anche delle caldaie di recupero, dei forni a calce, delle caldaie a vapore e delle fornaci di distruzione dei gas maleodoranti. Si deve tenere conto anche delle emissioni diffuse.

I valori comunicati per le emissioni dei composti di zolfo comprendono le emissioni di S sia ossidato che ridotto (SO₂ e composti ridotti dello zolfo o *total reduced sulphur*, TRS — misurati come S). Le emissioni di S legate alla generazione di energia termica a partire dal petrolio, dal carbone e da altri combustibili esterni il cui contenuto di zolfo è noto possono essere calcolate anziché misurate e sono prese in considerazione.

1.4. Emissioni di CO₂ derivanti dalla produzione di pasta in fiocco

Le emissioni di CO₂ derivanti dalla produzione di pasta in fiocco non possono superare valori di cui alla tabella 2, incluse le emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica (in loco o all'esterno). Le emissioni di CO₂ comprendono tutte le fonti dell'energia usata nella produzione della pasta.

Per calcolare le emissioni di CO₂ dalle fonti energetiche si utilizzano i valori di riferimento per le emissioni riportati alla tabella 3. Se necessario, i fattori di emissione di CO₂ per altre fonti di energia figurano nell'allegato VI del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione ⁽⁶⁾, mentre i fattori di emissione di CO₂ per l'energia elettrica della rete dovrebbero essere in linea con il regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione, del 19 dicembre 2018, che stabilisce norme transitorie per l'insieme dell'Unione ai fini dell'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita delle quote di emissioni ai sensi dell'articolo 10 bis della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 59 del 27.2.2019, pag. 8).

Tabella 2

Valori limite per i diversi tipi di pasta. CTMP: pasta chemi-termomeccanica

Cartiere integrate	
Pasta chimica e semichimica	400 kg CO ₂ /ADt
CTMP	900 kg CO ₂ /ADt
Cartiere non integrate	
Processo di conversione ⁽¹⁾	95 kg CO ₂ /ADt

⁽¹⁾ Le paste usate come materia prima per le cartiere non integrate devono essere conformi ai valori elencati per le cartiere integrate, a cui dovrebbero essere aggiunte le emissioni derivanti dal processo di conversione.

Tabella 3

Valori di riferimento per le emissioni di CO₂ provenienti da diverse fonti energetiche

Combustibile	Emissioni di CO ₂	Unità di misura	Riferimento
Carbone	94,6	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Petrolio greggio	73,3	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Olio combustibile 1	74,1	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Olio combustibile 2-5	77,4	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
GPL	63,1	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Gas naturale	56,1	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Elettricità di rete	376	g CO ₂ fossile/kWh	Regolamento (UE) 2019/331

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce dati e calcoli dettagliati che attestino la conformità a questo criterio, nonché i documenti giustificativi corrispondenti.

Per ogni pasta utilizzata, il produttore della pasta trasmette al richiedente un unico valore per le emissioni di CO₂ espresso in kg CO₂/ADt.

I dati sulle emissioni di CO₂ includono tutte le fonti energetiche utilizzate per la produzione della pasta di carta, incluse le emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica (in loco o all'esterno).

Nel calcolare le emissioni di CO₂, l'energia da fonti rinnovabili acquistata e utilizzata nei processi di produzione viene conteggiata come zero emissioni di CO₂. Per la combustione di biomassa ciò significa che la biomassa deve soddisfare i pertinenti criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾. Il richiedente fornisce un'adeguata documentazione attestante che nella cartiera si utilizza effettivamente questo tipo di energia o che questo tipo di energia è acquistato dall'esterno (copia del contratto e fattura che indichino la quota di energia elettrica da fonti rinnovabili acquistata).

⁽⁸⁾ 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).

Per effettuare il calcolo e/o il bilancio di massa si devono prendere in considerazione 12 mesi di produzione. I calcoli sono ripetuti su base annuale. Nel caso di un impianto di produzione nuovo o ricostruito i calcoli devono prendere in considerazione almeno 45 giorni consecutivi di funzionamento stabile dell'impianto. I calcoli devono essere rappresentativi della campagna di produzione considerata.

Per l'energia elettrica di rete si utilizza il valore di cui sopra (media europea), a meno che il richiedente presenti una documentazione che definisce i valori specifici per i suoi fornitori di energia elettrica (contratto per energia elettrica specificata o energia elettrica certificata). In tal caso, il richiedente può utilizzare questi valori anziché quello sopra indicato. La documentazione utilizzata come prova di conformità include le specifiche tecniche che indicano il valore medio (ad esempio la copia di un contratto).

1.5. Consumo di energia per la produzione di pasta in fiocco

Il consumo energetico per la produzione di pasta comprende sia il consumo di energia elettrica che il consumo di combustibile per la produzione di calore ed è espresso in termini di punti ($P_{\text{energia elettrica}}$ e $P_{\text{combustibile}}$). Si applicano i seguenti limiti e valori di riferimento:

- $P_{\text{energia elettrica}} < 1,5$;
- $P_{\text{combustibile}} < 1,5$;
- la somma dei punti ($P_{\text{totale}} = P_{\text{energia elettrica}} + P_{\text{combustibile}}$) non può superare 2,5.

Calcolo dei punti per il consumo di energia elettrica:

$$P_{\text{energia elettrica}} = \frac{\sum_{i=1}^n [\text{pasta}_i \times E_{\text{pasta}, i}]}{\sum_{i=1}^n [\text{pasta}_i \times E_{\text{rif}, \text{pasta}, i}]}$$

dove:

$E_{\text{pasta}, i}$ = energia elettrica prodotta internamente + energia elettrica acquistata – energia elettrica venduta;

$E_{\text{rif}, \text{pasta}, i}$: cfr. tabella 4.

$E_{\text{pasta}, i}$ è espressa in kWh/ADt e calcolata per ciascuna pasta «i» utilizzata nel prodotto finale.

Calcolo dei punti per il consumo di combustibile:

$$P_{\text{combustibile}} = \frac{\sum_{i=1}^n [\text{pasta}_i \times F_{\text{pasta}, i}]}{\sum_{i=1}^n [\text{pasta}_i \times F_{\text{rif}, \text{pasta}, i}]}$$

dove:

$F_{\text{pasta}, i}$ = combustibile prodotto internamente + combustibile acquistato – combustibile venduto – $1,25 \times$ energia elettrica prodotta internamente

$F_{\text{rif}, \text{pasta}, i}$: cfr. tabella 4.

$F_{\text{pasta}, i}$ è espresso in kWh/ADt e calcolato per ciascuna pasta «i» utilizzata nel prodotto finale.

Nella formula precedente, al termine «combustibile venduto» è aggiunta la quantità di combustibile usata per produrre il calore venduto.

Nel caso di una miscela di paste, il valore di riferimento per il consumo di energia elettrica e di combustibile per la produzione di calore è ponderato in proporzione a ciascuna pasta utilizzata (proporzione tra pasta «i» e tonnellata di pasta essiccata all'aria) e i risultati ottenuti sono sommati. Occorre inoltre aggiungere l'energia consumata nella miscelazione delle paste e quella utilizzata nel processo di conversione.

Tabella 4

Valori di riferimento per l'energia elettrica e i combustibili

Tipo di pasta	$E_{\text{rif}, \text{pasta}}$ kWh/ADt	$F_{\text{rif}, \text{pasta}}$ kWh/ADt
Cartiere integrate		
Pasta chimica e semichimica	800	5 400

CTMP	1 800	900
Cartiere non integrate ⁽¹⁾		
Processo di conversione	250	1 800

(¹) Le paste usate come materia prima per le cartiere non integrate sono conformi ai valori elencati per le cartiere integrate, a cui dovrebbe essere aggiunta l'energia utilizzata nel processo di conversione.

Valutazione e verifica:

Il richiedente indica il consumo totale di energia elettrica e di carburante, unitamente ai calcoli e ai documenti giustificativi attestanti la conformità a questo criterio.

Il richiedente calcola tutti gli input energetici, divisi in calore/combustibili ed energia elettrica utilizzati durante la produzione della pasta. Se si utilizza una miscela di paste in fiocco o si utilizzano diversi tipi di pasta in fiocco, l'energia deve essere calcolata proporzionalmente a ciascuna pasta. L'energia usata per il trasporto delle materie prime non è inclusa nei calcoli del consumo di energia. Per effettuare il calcolo o il bilancio di massa si devono prendere in considerazione 12 mesi di produzione. I calcoli sono ripetuti su base annuale. Nel caso di un impianto di produzione nuovo o ricostruito i calcoli devono prendere in considerazione almeno 45 giorni consecutivi di funzionamento stabile dell'impianto. I calcoli devono essere rappresentativi della campagna di produzione considerata.

Il consumo totale di energia elettrica E_{pasta} comprende l'energia elettrica importata netta proveniente dalla rete e la produzione interna di energia elettrica misurata come potenza elettrica. Non si tiene conto dell'energia elettrica utilizzata per trattare le acque reflue.

Il consumo totale di combustibile F_{pasta} comprende tutti i combustibili acquistati, l'energia termica recuperata dall'incenerimento del liscivio nero e dei rifiuti generati da processi in loco (ad esempio legno di scarto, segatura, liscivio nero ecc.), nonché il calore recuperato dalla produzione interna di energia elettrica. Tuttavia, nel calcolare l'energia termica totale il richiedente considera solo l'80 % di quella proveniente dalle fonti menzionate.

Nel caso della produzione di vapore con l'uso di energia elettrica come fonte di calore, si calcola il valore termico del vapore, lo si divide per 0,8 e lo si aggiunge al consumo complessivo di combustibili.

Criterio 2. Fibre artificiali di cellulosa

Il presente criterio si applica alle fibre artificiali di cellulosa che rappresentano ≥ 1 % p/p del prodotto finale.

2.1. Provenienza delle fibre artificiali di cellulosa

Tutti i fornitori (100 %) di pasta di legno per fibre (*dissolving pulp*) detengono certificati della catena di controllo validi rilasciati da sistemi di certificazione indipendenti, quali l'FSC, il PEFC o sistemi equivalenti.

Almeno il 70 % delle materie prime per la produzione di pasta di legno per fibre ha ottenuto certificati validi di gestione forestale sostenibile rilasciati da sistemi di certificazione indipendenti, quali l'FSC, il PEFC o sistemi equivalenti. La parte rimanente delle materie prime utilizzate per la produzione di pasta di legno per fibre è legno controllato oggetto di un sistema di verifica che garantisce la provenienza lecita e il rispetto di tutti gli altri requisiti del sistema di certificazione per i materiali non certificati.

Gli organismi di certificazione che rilasciano i certificati della catena di custodia e/o di gestione forestale sostenibile sono accreditati/riconosciuti da tale sistema di certificazione.

La pasta di legno per fibre prodotta a partire da cascami di cotone (*linters*) soddisfa il criterio 3.1 per il cotone (provenienza e tracciabilità).

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità corroborata da certificati della catena di custodia validi e indipendenti per i fornitori di tutta la pasta di legno per fibre (100 %) utilizzata nel prodotto. Come certificazione indipendente sono accettati i sistemi FSC, PEFC o sistemi equivalenti.

Il richiedente fornisce inoltre documenti contabili sottoposti a revisione che dimostrino che almeno il 70 % delle materie prime utilizzate per la produzione della pasta di legno per fibre è definito materiale certificato conformemente ai sistemi FSC, PEFC o a sistemi equivalenti validi. Detti documenti contabili devono essere validi per l'intera durata della concessione del marchio Ecolabel UE. Gli organismi competenti li verificano nuovamente 12 mesi dopo l'assegnazione del marchio Ecolabel UE.

Se le fibre artificiali di cellulosa sono utilizzate in carta a secco o altri materiali non tessuto, il fornitore o il produttore di carta a secco o di materiale non tessuto assegna crediti alla carta a secco o al materiale non tessuto utilizzati nel prodotto fornendo fatture che attestino il numero di crediti assegnati.

Per la parte rimanente delle materie prime occorre dimostrare che il tenore di materiali vergini non certificati non supera il 30 % e che si tratta di materiale controllato oggetto di un sistema di verifica che garantisce la provenienza lecita e il rispetto di tutti gli altri requisiti del sistema di certificazione per i materiali non certificati.

Se il sistema di certificazione non esige specificamente che tutti i materiali vergini provengano da specie non OGM, ciò deve essere dimostrato allegando ulteriori prove.

2.2. *Sbiancamento delle fibre artificiali di cellulosa*

Il presente sottocriterio si applica alla pasta sbiancata totalmente priva di cloro (TCF).

La pasta usata nelle fibre artificiali di cellulosa non è sbiancata con cloro elementare (Cl₂) gassoso.

Il quantitativo totale di AOX e cloro a legami organici (OCl) non supera i seguenti valori:

- 0,140 kg/ADt, se misurato nelle acque reflue della produzione di pasta (AOX); e
- 150 ppm, se misurato nelle fibre artificiali di cellulosa finite (OCl).

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione del fornitore di pasta attestante il non utilizzo di cloro gassoso e, ove possibile, una relazione che dimostra il rispetto dei requisiti relativi a AOX e OCl, secondo il metodo di prova opportuno:

- per AOX: ISO 9562 o l'equivalente EPA 1650C;
- per OCl: ISO 11480.

La frequenza delle misurazioni di AOX è stabilita conformemente al criterio 1.2 per la pasta in fiocco.

Nel caso in cui il richiedente non sia stato in grado di fornire il valore effettivo del livello di AOX misurato nelle acque reflue della fabbricazione della pasta viene fornita una corrispondente dichiarazione di conformità firmata dal fabbricante di pasta, conformemente al requisito sopraesposto.

Nel caso in cui il richiedente non utilizzi pasta ECF è sufficiente una dichiarazione corrispondente.

2.3. *Produzione delle fibre artificiali di cellulosa*

a) Oltre il 50 % della pasta di legno (*dissolving pulp*) usata per produrre le fibre artificiali di cellulosa è ottenuta presso impianti di produzione di pasta di legno per fibre che valorizzano il liscivio nero esausto derivante dai processi produttivi nei seguenti modi:

- i) generando energia elettrica e/o vapore in loco oppure
- ii) producendo coprodotti chimici.

- b) Nel processo di produzione delle fibre di viscosa e modal sono rispettati i valori limite di seguito riportati relativi alle emissioni di vari composti nell'atmosfera e nell'acqua.

Tabella 5

Valori limite delle emissioni per le fibre di viscosa e modal

Tipo di fibra	Emissioni di zolfo nell'atmosfera — valore limite (g/kg)	Emissioni di zinco nell'acqua — valore limite (g/kg)	Misurazioni di COD nell'acqua — valore limite (g/kg)	Emissioni di SO ₄ ²⁻ nell'acqua — valore limite (g/kg)
Fibra in fiocco	20	0,05	5	300
Fibra in bava continua				
— Lavaggio in lotto	40	0,10	5	200
— Lavaggio integrato	170	0,50	6	250

Nota: i valori limite sono espressi come media annua. Tutti i valori sono espressi in g di inquinante/kg di prodotto.

Valutazione e verifica:

- a) Il richiedente presenta la documentazione giustificativa attestante che la percentuale richiesta di fornitori di pasta di legno per fibre è in possesso delle opportune attrezzature per generare energia o recuperare i coprodotti e dispone di sistemi di produzione installati presso i siti produttivi interessati. È inoltre allegato l'elenco di tali fornitori.
- b) Per quanto riguarda i metodi di prova:
- i) il richiedente allega una documentazione dettagliata e le relazioni di prova attestanti la conformità a questo criterio, congiuntamente a una dichiarazione di conformità;
 - ii) emissioni di zolfo nell'atmosfera: utilizzare il metodo definito nelle norme EN 14791, EPA n. 8, 15 A, 16 A o 16B o DIN 38405-D27;
 - iii) emissioni di zinco nell'acqua: utilizzare il metodo definito nella norma EN ISO 11885;
 - iv) misurazioni di COD nell'acqua: utilizzare il metodo definito nelle norme ISO 6060, DIN ISO 15705, DIN 38409-01 o DIN 38409-44;
 - v) emissioni di SO₄²⁻ (solfati) nell'acqua: utilizzare il metodo definito nella norma ISO 22743;
 - vi) sono accettati i metodi di prova il cui ambito di applicazione e i cui requisiti sono considerati equivalenti a quelli delle norme nazionali e internazionali citate e la cui equivalenza è stata confermata da un soggetto terzo indipendente;
 - vii) la documentazione dettagliata e le relazioni di prova includono un'indicazione della frequenza della misurazione per S, Zn, COD e SO₄²⁻. La frequenza minima è settimanale per COD, S, Zn e SO₄²⁻, cui si aggiungono altre misurazioni eventualmente previste dagli obblighi normativi.

Criterio 3. Cotone e altre fibre naturali di cellulosa**3.1. Provenienza e tracciabilità del cotone e di altre fibre naturali di cellulosa**

Il presente criterio si applica al cotone e alle altre fibre naturali di cellulosa che rappresentano ≥ 1 % p/p del prodotto finale.

- a) Tutte le fibre di cotone e le altre fibre naturali di cellulosa sono coltivate conformemente alle prescrizioni del regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio ⁽⁹⁾ e del regolamento (UE) 2018/848 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾, al *National Organic Programme* (NOP ⁽¹¹⁾) degli Stati Uniti o a obblighi giuridici equivalenti stabiliti dai partner commerciali dell'Unione europea. Il contenuto di cotone biologico può comprendere cotone proveniente da colture biologiche e da colture in conversione.
- b) Le fibre di cotone e le altre fibre naturali di cellulosa coltivate secondo il criterio 3.1(a) e utilizzate per fabbricare prodotti igienici assorbenti devono essere tracciabili.

I cordini dei tamponi sono esentati dal rispetto di questo requisito.

Valutazione e verifica:

- a) Un organismo di controllo indipendente certifica che il contenuto biologico del cotone e/o di altre fibre naturali di cellulosa è stato prodotto nel rispetto degli obblighi applicabili alla produzione e all'ispezione stabiliti dai regolamenti (CE) n. 834/2007 e (UE) 2018/848, dal NOP degli Stati Uniti o di analoghi obblighi di legge stabiliti da altri partner commerciali dell'Unione europea. La verifica è comunicata su base annua per ciascun paese di origine.
- b) Il richiedente dimostra la conformità all'obbligo relativo al contenuto di materie per il volume annuo di cotone e/o di altre fibre naturali di cellulosa acquistati per fabbricare il prodotto o i prodotti finali e in funzione di ciascuna linea di prodotto, su base annualizzata. Devono essere fornite le registrazioni delle transazioni o le fatture che documentano il quantitativo di cotone e/o di altre fibre naturali di cellulosa acquistato su base annua da agricoltori o associazioni di produttori e il peso totale delle balle certificate.

3.2. Sbiancamento delle fibre di cotone e di altre fibre naturali di cellulosa

Il cotone e le altre fibre naturali di cellulosa sono sbiancati esclusivamente utilizzando tecnologie TCF.

Questo sottocriterio non si applica ai *linters* di cotone utilizzati per produrre pasta di legno per fibre.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione del fornitore di cotone e/o di altre fibre naturali di cellulosa attestante l'utilizzo di tecnologie TCF.

Criterio 4. Produzione di polimeri sintetici e materiali plastici

Il presente criterio si applica a ciascun polimero sintetico e materiale plastico che rappresenta ≥ 5 % p/p del prodotto finale e/o dell'imballaggio.

Gli impianti in cui si producono i polimeri sintetici e i materiali plastici utilizzati nel prodotto devono disporre di sistemi che consentono:

- a) la riduzione del consumo idrico. Le caratteristiche del sistema di gestione dei rifiuti sono spiegate o documentate, includendo informazioni su almeno i seguenti aspetti: monitoraggio dei flussi idrici; prova della circolazione dell'acqua in sistemi chiusi; obiettivi e traguardi di miglioramento continuo relativi alla riduzione delle acque reflue generate e ai tassi di ottimizzazione (se pertinente, ossia se l'impianto utilizza acqua);
- b) la gestione integrata dei rifiuti, sotto forma di un piano volto a dare priorità alle opzioni di trattamento diverse dallo smaltimento per tutti i rifiuti generati negli impianti di produzione e a seguire la gerarchia dei rifiuti per quanto riguarda la prevenzione, il riutilizzo, il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento finale dei rifiuti. Le caratteristiche del piano di gestione dei rifiuti sono spiegate o documentate, includendo informazioni su almeno i seguenti aspetti: separazione delle diverse frazioni di rifiuti; gestione, raccolta, separazione e uso di materiali riciclabili provenienti dal flusso dei rifiuti non pericolosi; recupero di materiali per altri usi; gestione, raccolta, separazione e smaltimento di rifiuti pericolosi, come definiti dalle competenti autorità di regolamentazione locali e nazionali; obiettivi e traguardi di miglioramento continuo per quanto riguarda la prevenzione, il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero di frazioni di rifiuti che non possono essere evitate (compreso il recupero di energia);

⁽⁹⁾ Regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio, del 28 giugno 2007, relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici e che abroga il regolamento (CEE) n. 2092/91 (GU L 189 del 20.7.2007, pag. 1).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2018/848 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici e che abroga il regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio (GU L 150 del 14.6.2018, pag. 1).

⁽¹¹⁾ *National Organic Program, A Rule by the Agricultural Marketing Service* (65 FR 80547), del 21 dicembre 2000.

- c) l'ottimizzazione dell'efficienza energetica e della gestione dell'energia. Il sistema di gestione dell'energia riguarda tutti i dispositivi energivori, quali macchinari, illuminazione, condizionamento dell'aria e raffreddamento. Le caratteristiche del sistema di gestione dell'energia comprendono misure per il miglioramento dell'efficienza energetica, e includono informazioni su almeno i seguenti aspetti: elaborazione e attuazione di un piano di raccolta dei dati sull'energia al fine di individuare i principali dati in materia; analisi del consumo energetico che comprende un elenco di sistemi, processi e impianti che consumano energia; individuazione di misure per un uso più efficiente dell'energia; obiettivi e traguardi per il miglioramento continuo relativi alla riduzione del consumo energetico.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità al criterio rilasciata dai fornitori di polimeri sintetici e materiali plastici utilizzati nel prodotto finale e/o nell'imballaggio. La dichiarazione è corroborata da una relazione in cui sono descritte nel dettaglio le procedure adottate dai fornitori per soddisfare i requisiti per ciascuno dei siti interessati, conformemente alle norme ISO 14001 e/o ISO 50001 per quanto riguarda i piani per l'acqua, i rifiuti e l'energia.

Se la gestione dei rifiuti è esternalizzata, anche il subappaltatore presenta una dichiarazione di conformità al criterio.

I richiedenti registrati al sistema di ecogestione e audit (EMAS) dell'UE e/o certificati conformemente alle norme ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 o a una norma/un sistema equivalente sono considerati conformi a tali requisiti se:

- a) l'inclusione di piani di gestione dell'acqua, dei rifiuti e dell'energia per il sito o i siti di produzione è documentata nella dichiarazione ambientale EMAS dell'impresa; oppure
- b) l'inclusione di piani di gestione delle acque, dei rifiuti e dell'energia per il sito o i siti di produzione è sufficientemente presa in conto dalle norme ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 o da una norma/un sistema equivalente.

Criterio 5. Materiali plastici a base biologica

Il presente criterio si applica solo al prodotto finale, ai componenti separati e/o agli imballaggi contenenti > 1 % p/p di materiale plastico a base biologica.

Se lo desidera il richiedente può utilizzare materie prime a base biologica per una determinata percentuale del totale dei polimeri sintetici e delle materie plastiche rispetto al peso totale dei polimeri nel prodotto finale (compresi i polimeri superassorbenti, SAP), nei componenti separati e/o nell'imballaggio. La selezione delle materie prime è basata sui principi dell'economia circolare (ad esempio i produttori danno priorità all'uso dei rifiuti organici e dei sottoprodotti come materie prime) ⁽¹²⁾.

In tal caso si applica quanto segue:

- a) il profilo ambientale superiore delle materie prime a base biologica utilizzate per produrre la plastica a base biologica nel prodotto finale, nei componenti separati e/o negli imballaggi deve essere dimostrato conformemente alle metodologie più recenti applicabili per valutare l'impatto della plastica a base biologica rispetto alla plastica a base fossile ⁽¹³⁾;
- b) le materie prime a base biologica utilizzate per produrre la plastica a base biologica presente nel prodotto finale, nei componenti separati e/o negli imballaggi sono coperte da certificati della catena di custodia rilasciati da un sistema di certificazione indipendente ufficialmente riconosciuto dalla Commissione europea ⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ In linea con la comunicazione della Commissione europea sul quadro strategico dell'UE sulle plastiche a base biologica, biodegradabili e compostabili, disponibile all'indirizzo: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0682&qid=1680246180511>.

⁽¹³⁾ Le metodologie più recenti sono il metodo «Plastics LCA» (valutazione del ciclo di vita della plastica), un quadro sviluppato dal Centro comune di ricerca della Commissione disponibile all'indirizzo <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC125046>, o la raccomandazione della Commissione dell'8 dicembre 2022 che istituisce un quadro europeo di valutazione per sostanze chimiche e materiali «sicuri e sostenibili fin dalla progettazione», disponibile all'indirizzo: <https://research-and-innovation.ec.europa.eu/system/files/2022-12/Commission%20recommendation%20-%20establishing%20a%20European%20assessment%20framework%20for%20safe%20and%20sustainable%20by%20design.PDF>.

⁽¹⁴⁾ In linea con i requisiti di sostenibilità relativi all'approvvigionamento di materie prime a base biologica di cui al riesame della direttiva sulle energie rinnovabili (RED III). I sistemi di certificazione ufficialmente riconosciuti dalla Commissione europea sono disponibili al seguente indirizzo: https://ec.europa.eu/energy/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes_en.

Il prodotto finale, i componenti separati e/o l'imballaggio possono, facoltativamente, essere etichettati come contenenti plastica a base biologica. In tal caso riportano la dicitura «x % della plastica contenuta nel prodotto [nei componenti separati e/o nell'imballaggio] è a base biologica» (dove $x > 1$ e x corrisponde alla percentuale esatta e misurabile del contenuto di plastica a base biologica presente nel prodotto [nei componenti separati e/o nell'imballaggio]). Non sono ammesse dichiarazioni generiche quali «bioplastiche», «a base biologica», «a base vegetale», «a base naturale» e simili.

Valutazione e verifica:

- a) Per dimostrare il profilo ambientale superiore delle materie prime delle plastiche a base biologica utilizzate nel prodotto, nei componenti separati e/o nell'imballaggio, il richiedente fornisce la certificazione di un soggetto terzo indipendente che faccia riferimento alla metodologia attualmente disponibile ⁽¹⁵⁾.
- b) Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità corroborata da certificati della catena di custodia validi e indipendenti per i fornitori di tutte le materie prime delle plastiche a base biologica utilizzate nel prodotto, nei componenti separati e/o nell'imballaggio. I certificati della catena di custodia sono validi per l'intera durata della concessione del marchio Ecolabel UE. Gli organismi competenti li verificano nuovamente 12 mesi dopo l'assegnazione del marchio Ecolabel UE.

Se del caso, il richiedente fornisce una fotografia ad alta risoluzione dell'imballaggio di vendita in cui appaiono chiaramente le informazioni relative alla dichiarazione sulla plastica a base biologica. Per determinare il tenore di carbonio a base biologica dei polimeri sintetici e/o dei materiali plastici presenti nel prodotto, nei componenti separati e/o nell'imballaggio si utilizzano le norme basate su metodi del radiocarbonio quali EN 16640, EN 16785 o ASTM D 6866-12. Quando non è possibile utilizzare metodi del radiocarbonio, è consentito l'utilizzo del metodo dell'equilibrio di massa in presenza di norme concordate che garantiscono e favoriscono livelli elevati di trasparenza e assunzione di responsabilità.

Per consentire la tracciabilità delle materie prime delle plastiche a base biologica non è consentito l'uso di certificati acquistati sulla base del sistema Book & Claim. Le prove di acquisto delle materie prime delle plastiche a base biologica si basano su processi conformi ai sistemi di separazione o di bilancio di massa.

Se il sistema di certificazione non esige specificamente che tutti i materiali vergini provengano da specie non OGM, ciò deve essere dimostrato allegando ulteriori prove.

Criterio 6. Efficienza dei materiali nella fabbricazione del prodotto finale

I requisiti del presente criterio sono applicabili al sito di assemblaggio finale del prodotto.

La quantità di rifiuti generati durante la fabbricazione e l'imballaggio dei prodotti e conferiti in discarica o inceneriti senza recupero di energia non supera:

- a) l'8 % in peso dei prodotti finiti per i tamponi,
- b) il 4 % in peso dei prodotti finiti per tutti gli altri prodotti.

Valutazione e verifica:

Il richiedente conferma il rispetto dei predetti requisiti.

Il richiedente allega la prova del quantitativo di rifiuti non riutilizzati nel processo produttivo o non convertiti in materiali e/o energia.

Il richiedente comunica tutti i seguenti elementi:

- a) il peso del prodotto e dell'imballaggio,
- b) tutti i flussi di rifiuti generati durante la fabbricazione e
- c) il corrispondente trattamento della frazione di rifiuti recuperati e la frazione smaltita in discarica o incenerita.

La quantità di rifiuti conferiti in discarica o inceneriti senza recupero di energia è calcolata come la differenza tra la quantità di rifiuti prodotti e la quantità di rifiuti recuperati (riutilizzati, riciclati ecc.).

⁽¹⁵⁾ Per le metodologie attualmente disponibili cfr. sopra.

Criterio 7. Sostanze vietate e soggette a restrizioni**7.1. Restrizioni applicabili alle sostanze classificate a norma del regolamento (CE) n. 1272/2008**

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

Salvo deroga prevista alla tabella 8, il prodotto finale e i suoi componenti non contengono sostanze usate (da sole o in miscele) cui sono attribuiti una delle classi e delle categorie di pericolo e uno dei relativi codici di indicazione di pericolo di cui alla tabella 6, conformemente al regolamento (CE) n. 1272/2008.

Tabella 6

Classi, categorie e codici di indicazione di pericolo delle sostanze vietate

Cancerogeno, mutageno o tossico per la riproduzione	
Categorie 1 A e 1B	Categoria 2
H340 Può provocare alterazioni genetiche	H341 Sospettato di provocare alterazioni genetiche
H350 Può provocare il cancro	H351 Sospettato di provocare il cancro
H350i Può provocare il cancro se inalato	-
H360F Può nuocere alla fertilità	H361f Sospettato di nuocere alla fertilità
H360D Può nuocere al feto	H361d Sospettato di nuocere al feto
H360FD Può nuocere alla fertilità. Può nuocere al feto.	H361fd Sospettato di nuocere alla fertilità. Sospettato di nuocere al feto.
H360Fd Può nuocere alla fertilità. Sospettato di nuocere al feto.	H362 Può essere nocivo per i lattanti allattati al seno
H360Df Può nuocere al feto. Sospettato di nuocere alla fertilità.	
Tossicità acuta	
Categorie 1 e 2	Categoria 3
H300 Letale se ingerito	H301 Tossico se ingerito
H310 Letale a contatto con la pelle	H311 Tossico a contatto con la pelle
H330 Letale se inalato	H331 Tossico se inalato
H304 Può essere letale in caso di ingestione e di penetrazione nelle vie respiratorie	EUH070 Tossico per contatto oculare
Tossicità specifica per organi bersaglio	
Categoria 1	Categoria 2
H370 Provoca danni agli organi	H371 Può provocare danni agli organi
H372 Provoca danni agli organi in caso di esposizione prolungata o ripetuta	H373 Può provocare danni agli organi in caso di esposizione prolungata o ripetuta
Sensibilizzazione respiratoria e cutanea	
Categoria 1 A	Categoria 1B
H317 Può provocare una reazione allergica della pelle	H317 Può provocare una reazione allergica della pelle

H334 Può provocare sintomi allergici o asmatici o difficoltà respiratorie se inalato	H334 Può provocare sintomi allergici o asmatici o difficoltà respiratorie se inalato
Interferenti endocrini per la salute umana e l'ambiente	
Categoria 1	Categoria 2
EUH380: Può interferire con il sistema endocrino negli esseri umani	EUH381: Sospettato di interferire con il sistema endocrino negli esseri umani
EUH430: Può interferire con il sistema endocrino nell'ambiente	EUH431: Sospettato di interferire con il sistema endocrino nell'ambiente
Persistente, bioaccumulabile e tossico	
PBT	vPvB
EUH440: Si accumula nell'ambiente e negli organismi viventi, compresi gli esseri umani	EUH441: Si accumula notevolmente nell'ambiente e negli organismi viventi, compresi gli esseri umani
Persistente, mobile e tossico	
PMT	vPvM
EUH450: Può provocare la contaminazione duratura e diffusa delle risorse idriche	EUH451: Può provocare la contaminazione molto duratura e diffusa delle risorse idriche

Inoltre, salvo deroga prevista alla tabella 8, il prodotto finale e i suoi componenti non contengono concentrazioni superiori allo 0,010 % (peso/peso) di sostanze usate (da sole o in miscele) cui sono attribuiti una delle classi e delle categorie di pericolo e uno dei relativi codici di indicazione di pericolo di cui alla tabella 7, conformemente al regolamento (CE) n. 1272/2008.

Tabella 7

Classi e categorie di pericolo soggette a restrizioni e relativi codici di indicazione di pericolo

Pericoloso per l'ambiente acquatico	
Categorie 1 e 2	Categorie 3 e 4
H400 Altamente tossico per gli organismi acquatici	H412 Nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata
H410 Molto tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	H413 Può essere nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata
H411 Tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	
Pericoloso per lo strato di ozono	
H420 Nuoce alla salute pubblica e all'ambiente distruggendo l'ozono dello strato superiore dell'atmosfera	

Tabella 8

Deroghe alle restrizioni applicabili alle sostanze con classificazione armonizzata a norma del regolamento (CE) n. 1272/2008

Tipo di sostanza	Classe, categoria e codice di indicazione di pericolo oggetto di deroga	Condizioni di deroga
2-metil-2H-isotiazol-3-one (MIT)	H400, H314, H301, H311, H318, H410, H330 e H317	Solo negli inchiostri solubili in acqua e in concentrazione inferiore a 15 ppm nell'inchiostro (prima dell'applicazione) e inferiore a 0,1 ppm nel prodotto finale. L'inchiostro soddisfa il sottocriterio 7.3.4.
Dibenzoato di glicole dipropilenico	H412:	Solo in adesivi a caldo utilizzati per indicare la presenza di umidità
Sostanze e miscele con classificazione armonizzata come H304	H304:	Sostanze con viscosità inferiore a 20,5 cSt a 40 °C.
Biossido di titanio (nanoforma)	H351:	Solo se usato come pigmento. Non può essere usato in polvere o in spray.

I codici di indicazione di pericolo si riferiscono generalmente alle sostanze. Se però non è possibile ottenere informazioni sulle sostanze, si applicano le norme di classificazione delle miscele.

È esentato dal rispetto del requisito di cui sopra l'uso di sostanze o miscele che sono modificate chimicamente durante il processo di produzione, in modo che non sia più applicabile alcun pericolo pertinente per il quale la sostanza o la miscela è stata classificata a norma del regolamento (CE) n. 1272/2008.

Questo criterio non si applica a:

- sostanze che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1907/2006 ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del medesimo;
- sostanze di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento (CE) n. 1907/2006, che stabilisce i criteri di esenzione delle sostanze che figurano nell'allegato V del medesimo regolamento dagli obblighi concernenti la registrazione, gli utilizzatori a valle e la valutazione.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità al sottocriterio 7.1, nonché le pertinenti dichiarazioni dei produttori dei componenti, un elenco di tutte le sostanze chimiche utilizzate unitamente alla pertinente scheda di dati di sicurezza o dichiarazione del fornitore delle sostanze chimiche ed eventuali dichiarazioni pertinenti che dimostrino la conformità al requisito.

Nel caso di sostanze soggette a restrizioni e impurità inevitabili classificate come «con restrizioni», per stimare la quantità della sostanza o dell'impurità soggetta a restrizioni rimanente nel prodotto finale si utilizzano la concentrazione della sostanza o dell'impurità soggetta a restrizioni e un fattore di ritenzione presunto del 100 %. Le impurità possono essere presenti nel prodotto chimico fino allo 0,0100 % p/p, salvo ulteriori restrizioni a norma del criterio 7.3.8. Le sostanze di cui è noto il rilascio o la degradazione dalle sostanze usate sono considerate sostanze usate e non impurità.

Occorre giustificare eventuali scostamenti dal fattore di ritenzione del 100 % (ad esempio evaporazione con solvente) o la modifica chimica di un'impurità soggetta a restrizioni.

Per le sostanze esentate dal sottocriterio 7.1 (cfr. allegati IV e V del regolamento (CE) n. 1907/2006), una dichiarazione in tal senso da parte del richiedente è sufficiente a dimostrare la conformità.

Poiché un'unica licenza Ecolabel UE può riguardare più prodotti o potenziali prodotti che utilizzano le stesse sostanze chimiche di processo, il calcolo deve essere presentato solo per ciascuna impurità del prodotto o componente che presenta il quadro più problematico tra i prodotti/componenti coperti dal marchio (ad esempio l'articolo più stampato quando si analizzano gli inchiostri soggetti a restrizioni).

La suddetta documentazione può essere fornita direttamente agli organismi competenti anche da qualsiasi fornitore nella catena di fornitura del richiedente.

7.2. *Sostanze estremamente preoccupanti (SVHC)*

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

Il prodotto finale e i suoi componenti non contengono sostanze usate (da sole o in miscele) che rispondono ai criteri di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, individuate in conformità della procedura descritta all'articolo 59 del medesimo regolamento e incluse nell'elenco delle sostanze estremamente preoccupanti candidate all'autorizzazione.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata attestante che il prodotto finale e i suoi componenti non contengono SVHC. La dichiarazione è corroborata dalle schede di dati di sicurezza di tutti i prodotti chimici e materiali forniti e utilizzati per produrre il prodotto finale e i suoi componenti.

L'elenco delle sostanze identificate come estremamente preoccupanti e inserite nell'elenco delle sostanze candidate in conformità all'articolo 59 del regolamento (CE) n. 1907/2006 è disponibile sul sito Internet:

<https://www.echa.europa.eu/candidate-list-table>.

Il riferimento alla consultazione dell'elenco è fatto alla data di presentazione della domanda per il marchio Ecolabel UE.

Nel caso di impurità inevitabili identificate come sostanze estremamente preoccupanti, per stimarne la quantità presente nel prodotto finale si utilizzano la concentrazione dell'impurità e un fattore di ritenzione presunto del 100 %. Le impurità possono essere presenti nel prodotto chimico fino allo 0,0100 % p/p, salvo ulteriori restrizioni a norma del criterio 7.3.8. Le sostanze di cui è noto il rilascio o la degradazione dalle sostanze usate sono considerate sostanze usate e non impurità.

Occorre giustificare eventuali scostamenti dal fattore di ritenzione del 100 % (ad esempio evaporazione con solvente) o la modifica chimica di un'impurità SVHC.

7.3. *Altre limitazioni specifiche*

7.3.1. *Sostanze specifiche vietate*

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

Le seguenti sostanze non possono essere aggiunte (da sole o in miscele) al prodotto chimico utilizzato nel prodotto finale o nei suoi componenti:

- a) 5-cloro-2-metil-4-isotiazolin-3-one (CMIT);
- b) acrilammide nei polimeri superassorbenti;
- c) alchil-fenoli-etossilati (APEO) e altri derivati alchilfenolici [1]. Sono ammessi antiossidanti fenolici soggetti a impedimento sterico e con un peso molecolare (MW) > 600 g/mole;
- d) agenti antibatterici (ad esempio nanoargento e triclosano);
- e) formaldeide e prodotti che rilasciano formaldeide [2];
- f) muschi azotati e muschi policiclici;
- g) composti organostannici utilizzati come catalizzatori nella produzione di silicone;
- h) parabeni
- i) ftalati [3];
- j) sostanze identificate come aventi proprietà di interferenza endocrina;
- k) sostanze considerate come potenziali interferenti endocrini di categoria 1 o 2 nell'elenco prioritario dell'UE delle sostanze che dovranno essere ulteriormente studiate per valutarne gli effetti di interferenza endocrina.

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce una dichiarazione firmata che certifichi la conformità al sottocriterio di cui sopra, eventualmente corroborata da dichiarazioni dei fornitori. Le sostanze elencate in questo sottocriterio sono consentite solo come impurità e comunque in concentrazioni inferiori allo 0,0100 % p/p nel prodotto chimico, salvo ulteriori restrizioni a norma del criterio 7.3.8. Le sostanze di cui è noto il rilascio o la degradazione dalle sostanze usate sono considerate sostanze usate e non impurità.

[Note:

[1] Denominazione della sostanza = «alchilfenolo», conformemente a: <https://echa.europa.eu/it/advanced-search-for-chemicals>

[2] L'uso di formaldeide e di prodotti che rilasciano formaldeide negli adesivi è disciplinato dal sottocriterio 7.3.5.

[3] Il DINP può essere ammesso se utilizzato in formulazioni adesive a una concentrazione massima dello 0,010 % peso/peso della formulazione adesiva.]

7.3.2. *Fragranze*

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale, ai suoi componenti, ai componenti separati e all'imballaggio.

Non sono aggiunte fragranze né al prodotto finale, né ai suoi componenti, né ai componenti separati, né all'imballaggio.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità al sottocriterio.

7.3.3. *Lozioni*

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

Le lozioni non sono utilizzate né nel prodotto, né nei suoi componenti.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità al predetto sottocriterio.

7.3.4. *Inchiostri e coloranti*

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti. Questo requisito non si applica ai componenti separati, all'imballaggio per la vendita e alle schede informative.

a) Il prodotto finale e i suoi componenti non sono tinti né recano stampe.

b) Fanno eccezione i seguenti elementi, che possono essere tinti o recare stampe:

i) cordini dei tamponi;

ii) sistemi di chiusura;

iii) i materiali non destinati a entrare in contatto diretto con la pelle, se il colorante o l'inchiostro svolge funzioni specifiche (per esempio ridurre la visibilità del prodotto attraverso abbigliamento leggero bianco o chiaro o indicare le zone di adesione delle strisce, il tenore di umidità o la parte posteriore di un prodotto) o ha una funzione decorativa.

In questi casi, il contenuto di antimonio, arsenico, bario, cadmio, cromo, piombo, mercurio, selenio, ammine aromatiche primarie e policlorobifenile presenti come impurità nei coloranti e negli inchiostri deve essere inferiore ai limiti indicati nella risoluzione AP(89) 1 del Consiglio d'Europa sull'uso di coloranti nei materiali plastici che entrano a contatto con gli alimenti ⁽¹⁶⁾.

I coloranti utilizzati soddisfano inoltre i seguenti requisiti:

- a) se utilizzati in materiali plastici: raccomandazione IX. *Colorants for Plastics and other Polymers Used in Commodities* ⁽¹⁷⁾ del BfR o ordinanza svizzera 817.023.21, allegati 2 ⁽¹⁸⁾ e 10 ⁽¹⁹⁾;
- b) se utilizzati in materiali cellulosici: raccomandazione XXXVI. *Paper and board for food contact* ⁽²⁰⁾ del BfR.

I coloranti e gli inchiostri utilizzati soddisfano anche i sottocriteri 7.1 e 7.2.

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce una dichiarazione firmata che certifichi la conformità al sottocriterio di cui sopra, eventualmente corroborata da dichiarazioni dei fornitori.

Qualora siano utilizzati coloranti e/o inchiostri, la loro presenza va giustificata indicando la funzione specifica che svolgono e sono forniti i documenti che garantiscono che le impurità nel colorante o nell'inchiostro sono conformi alla risoluzione AP(89) 1 del Consiglio d'Europa e che i coloranti utilizzati sono autorizzati conformemente alla raccomandazione IX. *Colorants for Plastics and other Polymers Used in Commodities* del BfR, agli allegati 2 e 10 dell'ordinanza svizzera 817.023.21, o alla raccomandazione XXXVI. *Paper and board for food contact* del BfR.

7.3.5. Ulteriori restrizioni applicabili agli adesivi

Il contenuto di formaldeide libera nell'adesivo indurito (colla) non può superare 10 ppm. La soglia massima per la formaldeide generata durante la produzione di adesivo è pari a 250 ppm, misurata nella dispersione del polimero di nuova produzione. Gli adesivi a caldo sono esentati da questo requisito.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità al sottocriterio di cui sopra, corroborata da dichiarazioni dei fornitori, se del caso, e le schede di dati di sicurezza (SDS) di ogni sostanza/miscela e la loro concentrazione nell'adesivo.

Il richiedente fornisce inoltre i risultati delle prove relative al contenuto di formaldeide, conformemente al metodo di prova ISO 14184-1:2011 o equivalente.

7.3.6. Polimeri superassorbenti (SAP)

I polimeri superassorbenti utilizzati nel prodotto:

- a) contengono un massimo di 1 000 ppm di monomeri residui [4] classificati con i codici H riportati nel sottocriterio 7.1. Per il poliacrilato di sodio questo limite si applica alla somma di acido acrilico non reagito e agenti per la reticolazione;
- b) contengono al massimo il 10 % (peso/peso) di estratti idrosolubili [5] e soddisfano i sottocriteri 7.1, 7.2 e 7.3.1 Per quanto riguarda il sodio poliacrilato, questi rappresentano monomeri e oligomeri dell'acido acrilico aventi un peso molecolare inferiore a quello del polimero superassorbente conformemente alla norma ISO 17190;
- c) non contengono acrilammide.

⁽¹⁶⁾ Consiglio d'Europa, Comitato dei ministri, risoluzione AP(89) 1 sull'uso di coloranti nei materiali plastici che entrano a contatto con gli alimenti. Disponibile all'indirizzo: <https://rm.coe.int/16804f8648>.

⁽¹⁷⁾ <https://www.bfr.bund.de/cm/349/IX-Colorants-for-Plastics-and-other-Polymers-Used-in-Commodities.pdf>.

⁽¹⁸⁾ https://www.blv.admin.ch/dam/blv/it/dokumente/lebensmittel-und-ernaehrung/rechts-und-vollzugsgrundlagen/lebensmittelrecht2017/anhang2-verordnung-materialien-kontakt-lm-gg.pdf.download.pdf/Annexe_2.pdf.

⁽¹⁹⁾ <https://www.blv.admin.ch/dam/blv/it/dokumente/lebensmittel-und-ernaehrung/rechts-und-vollzugsgrundlagen/lebensmittelrecht2017/anhang10-verordnung-materialien-kontakt-lm-gg.pdf.download.pdf/Annex-10-ordinance-fdha-materials-and-articles-intended-to-come-into-contact-with-food-stuffs.pdf>.

⁽²⁰⁾ <https://www.dssmith.com/contentassets/1bbf9877253f458aa0eed26b76f2d705/360-english.pdf>.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità al sottocriterio di cui sopra, corroborata da dichiarazioni dei fornitori, se del caso, e le schede di dati di sicurezza (SDS) di ogni sostanza/miscela e la loro concentrazione nel prodotto finale.

Il richiedente presenta inoltre una dichiarazione del fornitore attestante la composizione del polimero o dei polimeri superassorbenti utilizzati nel prodotto e la quantità di estratti solubili in acqua nel polimero o nei polimeri superassorbenti. La dichiarazione è corroborata da schede di dati di sicurezza o risultati di prove che specificano i monomeri residui contenuti nel polimero superassorbente e le relative quantità. Si raccomandano i metodi di prova ISO 17190 e WSP 210. I valori di prova relativi a monomeri residui e estratti solubili sono medie ottenute da misurazioni ripetute per un certo periodo di tempo. Occorre precisare i metodi utilizzati e la frequenza delle misurazioni per le analisi, includendo le informazioni dei laboratori utilizzati.

[Note:

[4] Per monomeri residui si intende il totale dell'acido acrilico non reagito e degli agenti di reticolazione.

[5] Per estratti idrosolubili nei polimeri superassorbenti si intendono i monomeri e gli oligomeri di acido acrilico con un peso molecolare inferiore a quello del SAP e sali.]

7.3.7. *Silicone*

Il presente sottocriterio si applica alla pellicola amovibile.

- a) Non è ammesso l'uso di rivestimenti di silicone a base solvente.
- b) L'ottametilciclotetrasilossano D4 (CAS 556-67-2), il decametilciclopentasilossano D5 (CAS 541-02-6) e il dodecametilcicloesasilossano D6 (CAS 540-97-6) non sono presenti nella miscela di silicone [6] in concentrazioni superiori a 800 ppm (0,08 % p/p). Il limite di 800 ppm deve essere applicato separatamente a ciascuna sostanza.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità a questo sottocriterio, firmata dal fabbricante della pellicola amovibile, corroborata dalla scheda di dati di sicurezza.

[Nota:

[6] Per miscela di silicone si intende qui la miscela liquida composta da due o più materie prime del silicone utilizzata come rivestimento sulla carta o pellicola protettiva utilizzata per la pellicola amovibile in alcuni prodotti per l'igiene femminile (ad esempio salvaslip e assorbenti igienici) o sulle ali adesive dei pannolini per bambini]

7.3.8. *Altre sostanze chimiche che destano preoccupazione*

Il presente sottocriterio si applica alle impurità nel prodotto finale.

Le seguenti sostanze chimiche non sono presenti nel prodotto finale in concentrazioni superiori a quelle indicate nella tabella 9.

Tabella 9

Elenco delle sostanze chimiche soggette a restrizioni

Sostanze	Restrizioni
Formaldeide	< 16 ppm
Dibenzo-p-diossine (PCDD): 2,3,7,8-TCDD; 1,2,3,7,8-PeCDD; 1,2,3,4,7,8-HxCDD; 1,2,3,6,7,8-HxCDD; 1,2,3,7,8,9-HxCDD; 1,2,3,4,6,7,8-HpCDD; OCDD	Somma TEQ (equivalente tossico) dei congeneri rilevati di PCDD, PCDF e DLPCB < 2 ng/kg
Dibenzofurani (PCDF): 2,3,7,8-TCDF; 1,2,3,7,8-PeCDF; 2,3,4,7,8-PeCDF; 1,2,3,4,7,8-HxCDF; 1,2,3,6,7,8-HxCDF; 1,2,3,7,8,9-HxCDF; 2,3,4,6,7,8-HxCDF; 1,2,3,4,6,7,8-HpCDF; 1,2,3,4,7,8,9-HpCDF; OCDF	
DLPCBs: PCB 77; PCB 81; PCB 126; PCB 169; PCB 105; PCB 114; PCB 118; PCB 123; PCB 156; PCB 157; PCB 167; PCB 189	

Sostanze	Restrizioni
IPA	
Benzo[a]antracene; benzo[a]pirene; benzo[e]pirene crisene; benzo [b]fluorantene; benzo[k]fluorantene dibenzo[a,h]antracene benzo [j]fluorantene benzo[g,h,i]perilene; indeno[1,2,3,cd]pirene; fenantrene; pirene; antracene; fluorantene; naftalene	Ogni IPA < 0,2 mg/kg Somma degli IPA < 1 mg/kg
Fenoli	
Bisfenolo A	< 0,02 %
Nonilfenolo-di-etossilato	< 10 mg/kg
Nonilfenolo	< 10 mg/kg
Ftalati	
DINP, DEHP, DNOP, DIDP, BBP, DBP, DiBP, DIHP, BMEP, DPP/DIPP, DnPP, DnHP, DMP, DHNUP, DCHP, DHxP, DIHxP, DIOp, DPrP, DNP, acido 1,2-benzenedicarbossilico, esteri alchilici di-C6-10, e acido 1,2-benzenedicarbossilico, diesteri misti decilici ed esilici e ottilici	< 0,01 % ciascuno
Antiparassitari	
Glifosato	< 0,5 mg/kg
AMPA	< 0,5 mg/kg
Quintozene	< 0,5 mg/kg
Esaclorobenzene	< 0,5 mg/kg
Composti organostannici	
Tributilstagno	< 2 ppb
Altri composti organostannici: monobutilstagno; dibutilstagno; trifenilstagno; diottilstagno; monoottilstagno	Ogni composto organostannico < 10ppb
Metalli pesanti	
Antimonio	< 30 mg/kg
Cadmio	< 0,1 mg/kg
Cromo	< 1 mg/kg
Piombo	< 0,2 mg/kg
Mercurio	< 0,02 mg/kg

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce una dichiarazione firmata che certifichi la conformità al sottocriterio di cui sopra, eventualmente corroborata da dichiarazioni dei fornitori.

Il richiedente comunica inoltre i risultati delle analisi effettuate sul prodotto finale. Le prove devono essere effettuate su un prodotto rappresentativo. Nel caso di prodotti fabbricati in modo identico (ad esempio prodotti per l'igiene di dimensioni diverse), è sufficiente effettuare prove su un prodotto di un unico formato. In alternativa, le analisi possono essere effettuate separatamente su ciascun materiale che compone il prodotto finale (rappresentativo). Occorre precisare i metodi utilizzati e la data della misurazione per le analisi, includendo le informazioni dei laboratori utilizzati per le analisi. I metodi di prova raccomandati sono NWSP 360.1R0 o equivalente per la preparazione del campione, NWSP 360.2R0 o equivalente per l'estrazione dell'analita e NWSP 360.3R0 o equivalente per l'analisi strumentale. La misurazione è effettuata almeno una volta all'anno.

Criterio 8. Imballaggio

Il presente criterio stabilisce i requisiti degli imballaggi per la vendita e degli imballaggi multipli.

Gli imballaggi multipli sono da evitare o sono fatti esclusivamente di cartone e/o carta.

a) Cartone e/o carta usati per l'imballaggio

Gli imballaggi per la vendita in cartone e/o carta contengono almeno il 40 % di materiale riciclato.

Gli imballaggi multipli in cartone e/o carta contengono almeno l'80 % di materiale riciclato.

La parte restante (100 % meno la percentuale di contenuto riciclato) del cartone e/o della carta usati per gli imballaggi per la vendita e gli imballaggi multipli ha ottenuto certificati validi di gestione forestale sostenibile rilasciati da sistemi di certificazione indipendenti, quali l'FSC, il PEFC o sistemi equivalenti. Gli organismi di certificazione che rilasciano i certificati di gestione forestale sostenibile sono accreditati/riconosciuti da tale sistema di certificazione.

b) Plastica usata per l'imballaggio

— Fino al 31 dicembre 2026 gli imballaggi per la vendita in plastica contengono almeno il 20 % di materiale riciclato.

— A partire dal 1° gennaio 2027 gli imballaggi per la vendita in plastica contengono almeno il 35 % di materiale riciclato.

c) Riciclabilità

Il contenuto degli imballaggi per la vendita (di cartone e/o carta oppure di plastica) e degli imballaggi multipli (di cartone e/o carta) disponibile per il riciclaggio è di almeno il 95 % in peso, mentre il 5 % restante deve essere compatibile con il riciclaggio.

d) Requisiti supplementari

— Non è consentito utilizzare imballaggi compositi (per la vendita e multipli) o materiali plastici misti né rivestire il cartone e/o la carta con plastica o metalli.

— Il contenuto riciclato e la riciclabilità degli imballaggi per la vendita e degli imballaggi multipli sono indicati sugli imballaggi per la vendita.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta: 1) una dichiarazione di conformità firmata che specifichi le percentuali di contenuto riciclato negli imballaggi per la vendita e, se del caso, negli imballaggi multipli; 2) una dichiarazione di conformità che specifichi la riciclabilità degli imballaggi per la vendita e degli imballaggi multipli e 3) una fotografia ad alta risoluzione dell'imballaggio per la vendita in cui appaiono chiaramente le informazioni relative al contenuto riciclato e alla riciclabilità degli imballaggi per la vendita e multipli.

Gli organismi competenti verificano nuovamente la dichiarazione di conformità che specifica le percentuali di contenuto di plastica riciclato degli imballaggi per la vendita dopo il 1° gennaio 2027.

Il richiedente fornisce documenti contabili sottoposti a revisione che dimostrino che la parte restante (100 % meno la percentuale di contenuto riciclato) del cartone e/o della carta utilizzati per la produzione degli imballaggi per la vendita e per gli imballaggi multipli è definita materiale certificato conformemente ai sistemi FSC, PEFC o a sistemi equivalenti validi. Detti documenti contabili devono essere validi per l'intera durata della concessione del marchio Ecolabel UE. Gli organismi competenti li verificano nuovamente 12 mesi dopo l'assegnazione del marchio Ecolabel UE.

Il contenuto riciclato è verificato conformemente alla norma EN 45557 o ISO 14021, mentre la riciclabilità è verificata conformemente alla norma EN 13430 o ISO 18604.

Il contenuto riciclato di plastica nell'imballaggio è conforme alle norme relative alla catena di custodia quali la norma ISO 22095 o la norma EN 15343. Possono essere accettati metodi equivalenti che siano già considerati tali da terzi e a condizione che siano accompagnati da spiegazioni dettagliate che dimostrino la conformità a tale requisito e dalla relativa documentazione giustificativa. Sono fornite fatture attestanti l'acquisto del materiale riciclato.

Inoltre, la riciclabilità (disponibilità e compatibilità per il riciclaggio) dell'imballaggio è verificata mediante protocolli di prova standard. La riciclabilità degli imballaggi di cartone e/o carta è valutata mediante prove di spappolabilità e, in tal caso, il richiedente dimostra che la spappolabilità dell'imballaggio di cartone e/o carta è corroborata dai risultati dei rapporti di prova conformemente al metodo PTS-RH 021, al sistema di valutazione ATICELCA 501 o a metodi standard equivalenti accettati dall'organismo competente in quanto forniscono dati di qualità scientifica equivalente. Come certificazione indipendente per gli imballaggi di plastica sono accettati i sistemi di separazione o di miscelazione controllata come RecyClass. Metodi di prova equivalenti possono essere accettati se considerati equivalenti da terzi.

criterio 9. Orientamenti sull'uso e sullo smaltimento del prodotto e dell'imballaggio

Le istruzioni per l'uso del prodotto finale sono rese disponibili sull'imballaggio o attraverso un foglietto illustrativo stampato e/o digitale.

L'imballaggio per la vendita contiene indicazioni relative allo smaltimento dell'imballaggio per la vendita, dell'eventuale imballaggio multiplo, dei componenti separati e del prodotto usato. L'imballaggio per la vendita riporta, per iscritto o tramite simboli grafici, le seguenti informazioni:

- che l'imballaggio per la vendita, l'eventuale imballaggio multiplo, i componenti separati e il prodotto usato non devono essere gettati nei servizi igienici, e
- come smaltire correttamente l'imballaggio per la vendita, l'eventuale imballaggio multiplo, i componenti separati e il prodotto usato.

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce una fotografia ad alta risoluzione delle istruzioni per l'uso del prodotto.

Fornisce inoltre una fotografia ad alta risoluzione dell'imballaggio per la vendita in cui appaiono chiaramente le informazioni relative allo smaltimento.

criterio 10. Idoneità all'uso e qualità del prodotto

L'efficacia/la qualità del prodotto finale è soddisfacente e almeno equivalente a quella dei prodotti già presenti sul mercato.

L'idoneità all'uso è verificata in relazione alle caratteristiche e ai parametri elencati alla tabella 10. Laddove siano state identificate soglie di prestazione, queste devono essere raggiunte.

Tabella 10

Caratteristiche e parametri relativi all'idoneità all'uso del prodotto da collaudare

Caratteristica		Metodo di prova richiesto (soglia di prestazione)			
		Pannolini per bambini	Assorbenti igienici femminili	Tamponi igienici	Coppette assorbilate
Condizioni d'uso	U1. Assorbimento e protezione dalle perdite (!)	Panel test di consumatori (l'80 % dei consumatori che provano il prodotto lo valuta soddisfacente)			
	U2. Secchezza cutanea	Panel test di consumatori (l'80 % dei consumatori che provano il prodotto lo valuta soddisfacente)	Non pertinente	Come per i pannolini per bambini e gli assorbenti igienici femminili	
	U3. Praticità e comodità	Panel test di consumatori (l'80 % dei consumatori che provano il prodotto lo valuta soddisfacente)			
	U4. Prestazione complessiva	Panel test di consumatori (l'80 % dei consumatori che provano il prodotto lo valuta soddisfacente)			

Caratteristica		Metodo di prova richiesto (soglia di prestazione)			
		Pannolini per bambini	Assorbenti igienici femminili	Tamponi igienici	Coppette assorbilatte
Prove tecniche	T1. Assorbimento e protezione dalle perdite ⁽¹⁾	Tasso di assorbimento e assorbimento prima della perdita		Metodo Syngina	Come per i pannolini per bambini e gli assorbenti igienici femminili
	T2. Secchezza cutanea ⁽¹⁾	TEWL, metodo rewet o test corneometrico		Non pertinente	Come per i pannolini per bambini e gli assorbenti igienici femminili

⁽¹⁾ I salvaslip senza nucleo assorbente intesi a proteggere la biancheria femminile sono esonerati da questi requisiti.

Valutazione e verifica:

Deve essere fornito un verbale di prova per le prove tecniche e in condizioni d'uso. Tale verbale descrive, come minimo, i metodi di prova, i risultati e i dati utilizzati. Le prove sono effettuate presso laboratori certificati mediante sistemi di gestione della qualità.

Le prove sono svolte per ciascun tipo e formato dei prodotti per i quali si richiede l'Ecolabel UE. Tuttavia, se è possibile dimostrare che i prodotti hanno la stessa prestazione, è sufficiente sottoporre a prova solo un formato o un insieme rappresentativo di formati per ciascun tipo di prodotto.

Si presta un'attenzione particolare al campionamento, al trasporto e allo stoccaggio dei prodotti per garantire la riproducibilità dei risultati. A meno che non sia possibile escludere alterazioni, si raccomanda di non effettuare prove in cieco e di non reimballare i prodotti in confezioni neutre a causa del rischio di alterare le prestazioni dei prodotti e/o degli imballaggi.

Le informazioni relative alle prove sono trasmesse agli organismi competenti, nel rispetto delle norme in materia di riservatezza. I risultati delle prove sono chiaramente illustrati e presentati usando un linguaggio, unità di misura e simboli comprensibili per l'utilizzatore dei risultati stessi. Occorre precisare: luogo e data delle prove; i criteri di selezione dei prodotti sottoposti a prova e la rappresentatività di questi ultimi; le caratteristiche che si è scelto di sottoporre a prova e, se del caso, il motivo per cui altre sono state escluse; i metodi di prova seguiti e i limiti che eventualmente presentano. Si allegano linee guida chiare sull'uso dei risultati delle prove.

Linee guida supplementari relative alle prove in condizioni d'uso:

- il campionamento, il disegno sperimentale, la composizione del panel e l'analisi dei risultati sono conformi alle prassi statistiche correnti (AFNOR Q 34-019, ASTM E1958-07e1 o equivalente);
- ciascun prodotto è valutato sulla base di un questionario; la prova dura almeno 72 ore, se possibile un'intera settimana, e si svolge in normali condizioni d'uso del prodotto;
- il numero minimo raccomandato di partecipanti è 30 (siano i prodotti specificamente progettati per un genere o meno). Tutti coloro che partecipano all'indagine sono utilizzatori abituali del tipo/formato specifico di prodotto sottoposto a prova;
- se il prodotto non è concepito specificamente per un unico genere, il rapporto maschi/femmine è 1:1;
- partecipa all'indagine un insieme di soggetti che rappresentano proporzionalmente i diversi gruppi di consumatori presenti sul mercato. Si indicano chiaramente età, paese e genere;
- soggetti con problemi di salute e affezioni cutanee croniche non possono partecipare alle prove. Nel caso in cui un soggetto si ammali durante lo svolgimento della prova, si indica questo dato sul questionario e le risposte non sono prese in considerazione ai fini della valutazione;
- per tutte le prove in condizioni d'uso (assorbimento e protezione dalle perdite, secchezza cutanea, praticità e comodità e prestazioni complessive), l'80 % dei consumatori che provano il prodotto deve valutare la prestazione come soddisfacente, assegnando un punteggio superiore a 60 (su una scala quantitativa da 1 a 100). In alternativa, l'80 % dei consumatori che provano il prodotto deve giudicarlo buono o molto buono (in una scala di cinque opzioni qualitative: molto scadente, scadente, medio, buono, molto buono);
- i risultati sono valutati sotto il profilo statistico alla conclusione della prova sui consumatori;
- si comunicano i fattori esterni, quali marca, quote di mercato e pubblicità, suscettibili di incidere sulle prestazioni percepite dei prodotti.

Prescrizioni supplementari relative alle prove tecniche:

- nella misura del possibile, i metodi di prova sono basati su metodi adatti al prodotto, riproducibili e rigorosi;
- si sottopongono a prova almeno cinque campioni. Si riportano i risultati medi congiuntamente all'indicazione della deviazione standard;
- le prove tecniche raccomandate per le coppette assorbilatte sono le stesse previste per i pannolini per neonati e per gli assorbenti igienici femminili.

Conformemente alle informazioni fornite nel testo generale della valutazione e verifica della domanda, occorre descrivere e riportare il peso, le dimensioni e le caratteristiche di progettazione del prodotto.

Criterio 11. Responsabilità sociale delle imprese per quanto riguarda il lavoro

Il presente criterio stabilisce prescrizioni applicabili al sito finale di assemblaggio di prodotti igienici assorbenti.

Tenuto conto della dichiarazione tripartita di principi sulle imprese multinazionali e la politica sociale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) ⁽²¹⁾, del patto mondiale delle Nazioni Unite (secondo pilastro del Global Compact) ⁽²²⁾, dei principi guida su imprese e diritti umani delle Nazioni Unite ⁽²³⁾ e degli orientamenti dell'OCSE destinati alle imprese multinazionali ⁽²⁴⁾, il richiedente ottiene una verifica indipendente, corroborata da controlli in loco, attestante che i principi applicabili inclusi nei documenti di cui sopra e le disposizioni supplementari in appresso sono stati rispettati presso il sito di assemblaggio finale del prodotto.

Convenzioni fondamentali dell'OIL:

i) Lavoro minorile:

- Convenzione concernente l'età minima, 1973 (n. 138)
- Convenzione relativa alla proibizione delle forme peggiori di lavoro minorile, 1999 (n. 182)

ii) Lavoro forzato ed obbligatorio:

- Convenzione concernente il lavoro forzato ed obbligatorio, 1930 (n. 29) e protocollo del 2014 della Convenzione sul lavoro forzato
- Convenzione sull'abolizione del lavoro forzato, 1957 (n. 105)

iii) Libertà sindacale e diritto alla contrattazione collettiva

- Libertà sindacale e protezione del diritto sindacale, 1948 (n. 87)
- Convenzione concernente il diritto di organizzazione e di negoziazione collettiva, 1949 (n. 98);

iv) Discriminazione:

- Convenzione sulla parità di retribuzione, 1951 (n. 100)
- Convenzione sulla discriminazione in materia di impiego e professione, 1958 (n. 111)

Disposizioni supplementari:

v) Orario di lavoro:

- Convenzione OIL sull'orario di lavoro (industria), 1919 (n. 1)
- Convenzione OIL sul riposo settimanale (industria), 1921 (n. 14)

vi) Retribuzione:

- Convenzione OIL sulla fissazione del salario minimo, 1970 (n. 131)
- Convenzione OIL sui congedi pagati (riveduta), 1970 (n. 132)

⁽²¹⁾ ILO NORMLEX (<http://www.ilo.org/dyn/normlex/en>) e relativi orientamenti.

⁽²²⁾ Patto mondiale delle Nazioni Unite (secondo pilastro del Global Compact), <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/participants/141550>

⁽²³⁾ Principi guida su imprese e diritti umani, <https://www.unglobalcompact.org/library/2>.

⁽²⁴⁾ Orientamenti dell'OCSE destinati alle imprese multinazionali, <https://www.oecd.org/daf/inv/mne/48004323.pdf>.

- Salario di sussistenza: il richiedente garantisce che i salari corrisposti (al netto di tasse, gratifiche, indennità o retribuzioni per straordinari) per una settimana lavorativa normale (non superiore a 48 ore) siano sufficienti a soddisfare i bisogni di base (abitazione, energia, alimentazione, abbigliamento, assistenza sanitaria, istruzione, acqua potabile, assistenza all'infanzia e trasporti) del lavoratore e di una famiglia di quattro persone e forniscano un certo reddito discrezionale. L'attuazione è verificata in riferimento agli orientamenti SA8000 ⁽²⁵⁾ sulle retribuzioni.

vii) Salute e sicurezza:

- Convenzione OIL in materia di sicurezza durante l'impiego delle sostanze chimiche sul lavoro, 1981 (n. 170)
- Convenzione OIL per la sicurezza e l'igiene del lavoro, 1990 (n. 155)
- Convenzione OIL per la protezione dell'ambiente di lavoro (inquinamento dell'aria, rumori e vibrazioni), 1977 (n. 148)

viii) Protezione sociale e inclusione:

- Convenzione OIL sulle cure mediche e le indennità di malattia, 1969 (n. 130)
- Convenzione OIL sulla sicurezza sociale (norma minima), 1952 (n. 102)
- Convenzione OIL sulle prestazioni in caso di infortunio sul lavoro, 1964 (n. 121)
- Convenzione OIL sull'uguaglianza di trattamento (infortuni sul lavoro), 1925 (n. 19)
- Convenzione OIL sulla protezione della maternità, 2000 (n. 183)

ix) Licenziamento giusto:

- Convenzione OIL sulla cessazione della relazione di lavoro, 1982 (n. 158).

Ove il diritto alla libertà di associazione e alla negoziazione collettiva sono limitati dalla legislazione, l'impresa non osta a che i lavoratori sviluppino meccanismi alternativi di reclamo e tutela dei loro diritti per quanto riguarda l'ambiente e le condizioni di lavoro e riconosce le legittime associazioni dei lavoratori con cui dialogare in merito alle questioni afferenti al posto di lavoro.

Il processo di controllo include la consultazione dei portatori di interessi delle organizzazioni settoriali esterne indipendenti delle zone circostanti i siti di produzione, compresi i sindacati, le comunità, le ONG e gli esperti del lavoro. Per essere significative le consultazioni devono vedere la partecipazione di almeno due portatori di interessi di due sottogruppi diversi. Nei luoghi in cui la legislazione nazionale non è in grado di garantire l'adeguatezza della responsabilità sociale delle imprese rispetto alle suddette convenzioni internazionali, il processo di audit comprende audit indipendenti in loco, in forma di ispezioni in loco senza preavviso effettuate da valutatori indipendenti del settore.

Durante il periodo di validità dell'Ecolabel UE il richiedente dimostra la propria condotta ai consumatori interessati pubblicando online i risultati aggregati e le conclusioni principali dei controlli, compresi i dettagli su: a) numero e gravità delle violazioni di ogni diritto del lavoro e norma in materia di salute e sicurezza sul lavoro; b) misure di rimedio (tra le quali figura la prevenzione degli abusi sancita dai principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani - UNGP, United Nations Guiding Principles); c) valutazione delle cause all'origine delle violazioni persistenti emerse dalla consultazione dei portatori di interessi (chi è stato consultato, quali temi sono stati sollevati, come questo esercizio ha influito sul piano delle azioni correttive).

Valutazione e verifica:

Il richiedente dimostra la conformità a questi requisiti presentando copie dell'ultima versione del proprio codice di condotta, che deve essere coerente con le disposizioni illustrate sopra, e copie delle relazioni sul controllo per ogni stabilimento di assemblaggio finale del o dei modelli di prodotto per i quali chiede l'Ecolabel; fornisce anche il link al sito Internet in cui sono pubblicati i risultati e le conclusioni.

I controlli indipendenti in loco sono svolti da ispettori qualificati per valutare la conformità dei siti di fabbricazione alle norme sociali o ai codici di condotta oppure, nei paesi che hanno ratificato la convenzione dell'OIL sull'ispezione del lavoro, 1947 (n. 81), e per i quali la supervisione dell'OIL indica che il sistema nazionale d'ispezione del lavoro è efficace ⁽²⁶⁾ e copre i settori elencati in precedenza ⁽²⁷⁾, dal o dagli ispettori del lavoro nominati da un'autorità pubblica.

⁽²⁵⁾ Social Accountability International, Social Accountability 8000 International Standard, <http://www.sa-intl.org>.

⁽²⁶⁾ Cfr. nota 21.

⁽²⁷⁾ Cfr. nota 21.

Sono ammesse certificazioni valide rilasciate nel quadro di sistemi o processi d'ispezione indipendenti che attestano la conformità ai principi applicabili delle convenzioni fondamentali dell'OIL e alle disposizioni supplementari di cui sopra in materia di orario di lavoro, retribuzione, salute e sicurezza e consultazione dei portatori di interessi esterni. Alla data della domanda non devono essere trascorsi oltre 12 mesi dalla certificazione.

Criterio 12. Informazioni da riportare nel marchio di qualità ecologica (Ecolabel UE)

Il logo dell'Ecolabel UE può essere apposto sull'imballaggio per la vendita del prodotto. Se utilizzata, l'etichetta facoltativa con una casella di testo presenta le tre dichiarazioni seguenti:

- «Progettato per ridurre l'impatto ambientale»,
- «Rispetta requisiti rigorosi sulle sostanze nocive»,
- «Prestazioni verificate».

Il richiedente segue le istruzioni per l'uso del logo Ecolabel UE contenute nelle apposite linee guida:

http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo_guidelines.pdf

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità a questo criterio, corredata di una fotografia ad alta risoluzione dell'imballaggio per la vendita del prodotto su cui sono chiaramente visibili l'etichetta, il numero di registrazione/licenza e, se del caso, le diciture che possono figurare insieme all'etichetta.

ALLEGATO II

Criteria per l'assegnazione del marchio UE di qualità ecologica (Ecolabel UE) alle coppette mestruali riutilizzabili

I criteri per l'Ecolabel UE sono improntati alle coppette mestruali riutilizzabili in commercio che presentano le migliori prestazioni ambientali. I criteri sono incentrati sui principali effetti ambientali associati al ciclo di vita di questi prodotti e promuovono gli aspetti dell'economia circolare.

Requisiti di valutazione e verifica

Per ottenere l'Ecolabel UE il prodotto deve soddisfare tutti i requisiti. Il richiedente fornisce una conferma scritta che ne attesti il soddisfacimento.

Per ciascun criterio sono previsti requisiti specifici di valutazione e verifica.

Le dichiarazioni, i documenti, le analisi, i verbali delle prove o altri elementi che il richiedente deve eventualmente produrre per attestare la conformità ai criteri possono essere presentati dal richiedente stesso, dai suoi fornitori o da entrambi, secondo il caso.

Gli organismi competenti riconoscono di preferenza gli attestati rilasciati da organismi accreditati conformemente alla norma armonizzata per la competenza dei laboratori di prova e di taratura, e le verifiche eseguite da organismi accreditati conformemente alla norma armonizzata per gli organismi che certificano prodotti, processi e servizi.

Ove opportuno possono essere utilizzati metodi di prova diversi da quelli indicati per ciascun criterio se l'organismo competente che esamina la domanda li ritiene equivalenti.

Gli organismi competenti possono eventualmente esigere documenti giustificativi ed eseguire verifiche indipendenti.

Eventuali cambiamenti riguardanti i fornitori e i siti di fabbricazione dei prodotti cui è stato assegnato l'Ecolabel UE devono essere notificati agli organismi competenti, fornendo contestualmente le informazioni che consentono di verificare che la conformità ai criteri non è venuta meno.

A titolo di requisito preliminare, il prodotto è tenuto a soddisfare tutti gli obblighi giuridici del paese o dei paesi in cui è prevista l'immissione sul mercato. Il richiedente dichiara che il prodotto è conforme a tale requisito.

La domanda di assegnazione del marchio Ecolabel UE deve essere accompagnata dalle seguenti informazioni:

- a) la descrizione del prodotto, il peso delle singole unità di prodotto e il peso totale del prodotto;
- b) la descrizione dell'imballaggio per la vendita e, se del caso, il suo peso totale;
- c) la descrizione dell'imballaggio multiplo e, se del caso, il suo peso totale;
- d) la descrizione dei componenti separati, con l'indicazione del loro peso individuale;
- e) i componenti, i materiali e le sostanze usati nel prodotto con il rispettivo peso e, se pertinente, il rispettivo numero CAS.

Ai fini del presente allegato si applicano le definizioni seguenti:

- (1) «additivi»: le sostanze aggiunte a componenti, materiali o prodotti finali per migliorarne o preservarne alcune caratteristiche;
- (2) «imballaggio composito»: l'unità di imballaggio costituita da due o più materiali diversi, esclusi i materiali utilizzati per le etichette, le chiusure e la sigillatura, non separabili manualmente, che costituisce pertanto un'unità individuale integrale;
- (3) «imballaggio multiplo»: altrimenti noto come imballaggio secondario, l'imballaggio concepito in modo da costituire, nel punto di vendita, un raggruppamento di un certo numero di unità di vendita, indipendentemente dal fatto che queste ultime siano vendute così raggruppate all'utilizzatore finale o che l'imballaggio serva unicamente a rifornire gli scaffali nel punto di vendita o a creare un'unità di stoccaggio o di distribuzione, e da cui le unità possono essere rimosse senza alterarne le caratteristiche;
- (4) «impurità»: residui, inquinanti, contaminanti ecc. derivanti dalla produzione, compresa la produzione di materie prime, che rimangono nella materia prima/nell'ingrediente e/o nel prodotto chimico (utilizzato nel prodotto finale e nei suoi componenti) in concentrazioni inferiori a 100 ppm (0,0100 % p/p, 100 mg/kg);

- (5) «sostanza usata»: tutte le sostanze presenti nel prodotto chimico (utilizzato nel prodotto finale e nei suoi componenti), compresi gli additivi (ad esempio conservanti e stabilizzatori) presenti nelle materie prime. Sono considerate sostanze usate anche le sostanze di cui è noto il rilascio in condizioni di fabbricazione stabilizzate da parte di sostanze usate (ad esempio formaldeide e arilammina);
- (6) «imballaggio»: articoli di qualsiasi materiale destinati a essere utilizzati per contenere e proteggere prodotti e consentirne la manipolazione, la consegna o la presentazione e che possono essere differenziati in formati di imballaggio in base alla funzione cui sono adibiti, al materiale di cui sono composti e alla loro progettazione, compresi:
- a) articoli necessari per contenere, sostenere o conservare il prodotto per tutto il suo ciclo di vita senza esserne parte integrante e destinati ad essere utilizzati, consumati o smaltiti insieme al prodotto stesso;
 - b) componenti ed elementi accessori di un articolo di cui alla lettera a), in esso integrati;
 - c) elementi accessori di un articolo di cui alla lettera a) appesi direttamente al prodotto o ad esso congiunti che svolgono una funzione di imballaggio senza essere parte integrante del prodotto e destinati ad essere utilizzati, consumati o smaltiti insieme ad esso ecc.;
- (7) «materiali plastici»: altrimenti noti come «plastiche», i polimeri ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1907/2006, a cui possono essere stati aggiunti additivi o altre sostanze e che sono in grado di fungere da componenti strutturali principali dei prodotti finali e/o dell'imballaggio, ad eccezione dei polimeri naturali che non sono stati modificati chimicamente;
- (8) «polimero»: la sostanza le cui molecole sono caratterizzate dalla sequenza di uno o più tipi di unità monomeriche. Tali molecole debbono essere distribuite su una gamma di pesi molecolari in cui le differenze di peso molecolare siano principalmente attribuibili a differenze nel numero di unità monomeriche. Un polimero comprende: a) una maggioranza ponderale semplice di molecole contenenti almeno tre unità monomeriche aventi un legame covalente con almeno un'altra unità monomerica o altro reagente; b) meno di una maggioranza ponderale semplice di molecole dello stesso peso molecolare. Nel contesto della presente definizione, per «unità monomerica» si intende la forma sottoposta a reazione di un monomero in un polimero, ai sensi del regolamento (CE) n. 1907/2006;
- (9) «riciclabilità»: la quantità (massa o percentuale) di un articolo disponibile per il riciclaggio;
- (10) «contenuto riciclato»: la quantità di un articolo (in termini di superficie, lunghezza, volume o massa) proveniente da materiale riciclato da rifiuti post-consumo e/o post-industriali. In questo caso per articolo si può intendere sia il prodotto che l'imballaggio;
- (11) «riciclaggio»: conformemente all'articolo 3 della direttiva 2008/98/CE, qualsiasi operazione di recupero attraverso cui materiali di rifiuto sono ritrattati per ottenere prodotti, materiali o sostanze, da utilizzare per la loro funzione originaria o per altri fini. Rientra nella definizione il ritrattamento di materiale organico ma non il recupero di energia né il ritrattamento per ottenere materiali da utilizzare quali combustibili o in operazioni di riempimento;
- (12) «imballaggio per la vendita»: altrimenti noto come imballaggio primario, l'imballaggio concepito in modo da costituire un'unità di vendita composta da prodotti e imballaggio per l'utilizzatore o il consumatore finale nel punto di vendita;
- (13) «componente separato»: altrimenti noto come componente aggiuntivo, il componente di imballaggio distinto dal corpo principale dell'unità di imballaggio, che può essere di materiale diverso, deve essere completamente e permanentemente smontato dall'unità di imballaggio principale per dare accesso al prodotto ed è generalmente scartato prima dell'unità di imballaggio e separatamente da essa. Nel caso delle coppette mestruali riutilizzabili, si tratta di qualsiasi componente (con funzione protettiva o igienica) che viene rimosso prima dell'uso del prodotto, ad esempio il sacchetto con cui sono solitamente vendute le coppette;
- (14) «sostanze identificate come aventi proprietà di interferenza endocrina»: altrimenti note come interferenti endocrini, le sostanze che sono state identificate come aventi proprietà che perturbano il sistema endocrino (salute umana e/o ambiente) ai sensi dell'articolo 57, lettera f), del regolamento (CE) n. 1907/2006 (elenco di sostanze estremamente preoccupanti candidate all'autorizzazione), o ai sensi dei regolamenti (UE) n. 528/2012, (CE) n. 1107/2009 o (CE) n. 1272/2008;

- (15) «polimeri sintetici»: le sostanze macromolecolari diverse dalla pasta di cellulosa ottenute intenzionalmente tramite:
- un processo di polimerizzazione, quale la poliaddizione o la policondensazione o qualsiasi altro processo simile di combinazione di monomeri e altre sostanze di partenza, oppure
 - la modifica chimica di macromolecole naturali o sintetiche, oppure
 - la fermentazione microbica.

Criterio 1. Emissioni durante la produzione della materia prima

1.1. Emissioni di polveri e cloruri nell'aria

a) Emissioni di polveri

- i) Il presente requisito si applica solo ai silicioni.

Lo stoccaggio e la manipolazione della materia prima di silicio elementare si avvalgono di almeno una delle seguenti tecniche:

- stoccaggio del silicio elementare nei silos (previa frantumazione);
- stoccaggio del silicio elementare in aree coperte protette dalla pioggia e dal vento (previa frantumazione);
- utilizzo di apparecchiature progettate con cappe e condotti per catturare le emissioni diffuse di polveri durante il trasferimento del silicio elementare per lo stoccaggio (previa frantumazione);
- mantenimento dell'atmosfera del mulino a una pressione leggermente inferiore a quella atmosferica.

- ii) Il presente requisito si applica sia ai silicioni che agli altri elastomeri.

La media annuale delle emissioni di polveri convogliate nell'aria deve essere di 5 mg/Nm³. Le emissioni di polveri dovrebbero essere costantemente monitorate.

b) Emissioni di cloruri

- i) Il presente requisito si applica solo ai silicioni.

Gli effluenti gassosi provenienti dal cloruro di metile e dalle fasi dalla sintesi diretta e dal processo di distillazione sono sottoposti a ossidazione termica seguita da *scrubbing*. La combustione di composti clorurati è autorizzata nel processo di ossidazione termica.

- ii) Il presente requisito si applica agli elastomeri diversi dai silicioni.

Le emissioni di policloro-dibenzo-diossine (PCDD) e poli-cloro-dibenzo-furani (PCDF) devono essere inferiori a 0,01 ng TEQ/Nm³ (media sul periodo di campionamento). Il monitoraggio delle emissioni di PCDD/PCDF dovrebbe essere semestrale.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità al criterio 1.1 rilasciata dal fornitore delle materie prime. La dichiarazione dimostra inoltre la conformità ai seguenti criteri:

- criterio 1.1, lettera a), punto i), il fornitore di silicone indica quale tecnica è utilizzata in loco, fornendo immagini o descrizioni tecniche come dati supplementari;
- criterio 1.1, lettera a), punto ii), il fornitore delle materie prime comunica i risultati delle misurazioni delle polveri effettuate in loco, unitamente alla media annua delle emissioni di polveri. I metodi accettati sono le norme EN 15267-1, EN 15267-2, EN 15267-3, EN 15267-4, EN 13284-1 e EN 13284-2. Per la produzione di silicioni, la misurazione deve riguardare almeno la frantumazione, lo stoccaggio e la manipolazione del silicio elementare;
- criterio 1.1, lettera b), punto i), il fornitore di silicone comunica informazioni dettagliate sul trattamento degli effluenti gassosi provenienti dal cloruro di metile e dalle fasi della sintesi diretta e della distillazione;
- criterio 1.1, lettera b), punto ii), il fornitore delle materie prime comunica i risultati delle misurazioni delle emissioni di PCDD/PCDF dei gas trattati. I metodi accettati sono le norme EN 1948-1, EN 1948-2 e EN 1948-3.

1.2. Emissioni di rame e zinco nell'acqua

Il presente criterio si applica solo ai siliconi.

Gli effluenti dell'acqua provenienti dalla fase di produzione del polidimetilsilossano (PDMS) sono pretrattati mediante precipitazione o flocculazione in condizioni alcaline, seguiti da sedimentazione e filtrazione. Ciò include:

- a) disidratazione dei fanghi prima dello smaltimento; e
- b) recupero dei residui di metalli solidi negli impianti di recupero dei metalli.

La concentrazione di rame negli effluenti trattati deve essere inferiore a 0,5 mg/l, mentre quella di zinco deve essere inferiore a 2 mg/l.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità del fornitore di silicone al criterio 1.2, unitamente alla prova che l'impianto dispone di un sistema di trattamento delle acque reflue comprensivo di una fase di precipitazione/flocculazione seguita da una fase di sedimentazione. Inoltre, il fornitore di silicone comunica i risultati delle misurazioni relative al rame e allo zinco negli effluenti trattati.

1.3. Emissioni di CO₂

Il presente criterio si applica solo ai siliconi.

Le emissioni di CO₂ derivanti dalla produzione di silicone non possono essere superiori a 6,58 kg per kg di silicone, incluse le emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica (in loco o all'esterno). Le emissioni di CO₂ comprendono tutte le fonti non rinnovabili dell'energia usata per la produzione del silicone. Per calcolare le emissioni di CO₂ dalle fonti energetiche si utilizzano i valori di riferimento per le emissioni riportati alla tabella 1. Se necessario, i fattori di emissione di CO₂ per altre fonti di energia figurano nell'allegato VI del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066, mentre i fattori di emissione di CO₂ per l'energia elettrica della rete dovrebbero essere in linea con il regolamento delegato (UE) 2019/331.

Tabella 1

Valori di riferimento per le emissioni di CO₂ provenienti da diverse fonti energetiche

Combustibile	Emissioni di CO ₂	Unità di misura	Riferimento
Carbone	94,6	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Petrolio greggio	73,3	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Olio combustibile 1	74,1	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Olio combustibile 2-5	77,4	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
GPL	63,1	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Gas naturale	56,1	g CO ₂ fossile/MJ	Regolamento (UE) 2018/2066
Elettricità di rete	376	g CO ₂ fossile/kWh	Regolamento (UE) 2019/331

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce dati e calcoli dettagliati relativi alle emissioni di CO₂ derivanti dalla produzione del silicone.

I dati sulle emissioni di CO₂ includono tutte le fonti energetiche utilizzate per la produzione della materia prima, incluse le emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica (in loco o all'esterno).

Nel calcolare le emissioni di CO₂, l'energia da fonti rinnovabili acquistata e utilizzata nei processi di produzione viene conteggiata come zero emissioni di CO₂. Per la combustione di biomassa ciò significa che la biomassa deve soddisfare i pertinenti criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui alla direttiva (UE) 2018/2001. Il richiedente fornisce un'adeguata documentazione attestante che nell'impianto si utilizza effettivamente questo tipo di energia o che questo tipo di energia è acquistato dall'esterno (copia del contratto e fattura che indichino la quota di energia elettrica da fonti rinnovabili acquistata).

Per effettuare il calcolo e/o il bilancio di massa si devono prendere in considerazione 12 mesi di produzione. I calcoli sono ripetuti su base annuale. Nel caso di un impianto di produzione nuovo o ricostruito i calcoli devono prendere in considerazione almeno 45 giorni consecutivi di funzionamento stabile dell'impianto. I calcoli devono essere rappresentativi della campagna di produzione considerata.

Per l'energia elettrica di rete si utilizza il valore di cui sopra (media europea), a meno che il richiedente presenti una documentazione che definisce i valori specifici per i suoi fornitori di energia elettrica (contratto per energia elettrica specificata o energia elettrica certificata). In tal caso, il richiedente può utilizzare questi valori anziché quello sopra indicato. La documentazione utilizzata come prova di conformità include le specifiche tecniche che indicano il valore medio (ad esempio la copia di un contratto).

Criterio 2. Gestione ambientale della produzione

Tutti gli impianti che producono materie prime (silicone o altri elastomeri) o i prodotti finali devono disporre di sistemi che consentono:

- a) la riduzione del consumo idrico. Le caratteristiche del sistema di gestione dei rifiuti sono spiegate o documentate, includendo informazioni su almeno i seguenti aspetti: monitoraggio dei flussi idrici; prova della circolazione dell'acqua in sistemi chiusi; obiettivi e traguardi di miglioramento continuo relativi alla riduzione delle acque reflue generate e ai tassi di ottimizzazione (se pertinente, ossia se l'impianto utilizza acqua);
- b) la gestione integrata dei rifiuti, sotto forma di un piano volto a dare priorità alle opzioni di trattamento diverse dallo smaltimento per tutti i rifiuti generati negli impianti di produzione e a seguire la gerarchia dei rifiuti per quanto riguarda la prevenzione, il riutilizzo, il riciclaggio, il recupero e lo smaltimento finale dei rifiuti. Le caratteristiche del piano di gestione dei rifiuti sono spiegate o documentate, includendo informazioni su almeno i seguenti aspetti: separazione delle diverse frazioni di rifiuti; gestione, raccolta, separazione e uso di materiali riciclabili provenienti dal flusso dei rifiuti non pericolosi; recupero di materiali per altri usi; gestione, raccolta, separazione e smaltimento di rifiuti pericolosi, come definiti dalle competenti autorità di regolamentazione locali e nazionali; obiettivi e traguardi di miglioramento continuo per quanto riguarda la prevenzione, il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero di frazioni di rifiuti che non possono essere evitate (compreso il recupero di energia);
- c) l'ottimizzazione dell'efficienza energetica e della gestione dell'energia. Il sistema di gestione dell'energia riguarda tutti i dispositivi energivori, quali macchinari, illuminazione, condizionamento dell'aria e raffreddamento. Le caratteristiche del sistema di gestione dell'energia comprendono misure per il miglioramento dell'efficienza energetica, e includono informazioni su almeno i seguenti aspetti: elaborazione e attuazione di un piano di raccolta dei dati sull'energia al fine di individuare i principali dati in materia; analisi del consumo energetico che comprende un elenco di sistemi, processi e impianti che consumano energia; individuazione di misure per un uso più efficiente dell'energia; obiettivi e traguardi per il miglioramento continuo relativi alla riduzione del consumo energetico.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità al criterio 1) del produttore delle materie prime (silicone o altri elastomeri) e 2) del fabbricante di coppette mestruali riutilizzabili. La dichiarazione è corroborata da una relazione in cui sono descritte nel dettaglio le procedure adottate dai fornitori per soddisfare i requisiti per ciascuno dei siti interessati, conformemente alle norme ISO 14001 e/o ISO 50001 per quanto riguarda i piani per l'acqua, i rifiuti e l'energia.

Se la gestione dei rifiuti è esternalizzata, anche il subappaltatore presenta una dichiarazione di conformità al criterio.

I richiedenti registrati al sistema di ecogestione e audit (EMAS) dell'UE e/o certificati conformemente alle norme ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 o a una norma/un sistema equivalente sono considerati conformi a tali requisiti se:

- a) l'inclusione di piani di gestione dell'acqua, dei rifiuti e dell'energia per il sito o i siti di produzione è documentata nella dichiarazione ambientale EMAS dell'impresa; oppure

- b) l'inclusione di piani di gestione delle acque, dei rifiuti e dell'energia per il sito o i siti di produzione è sufficientemente presa in conto dalle norme ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 o da una norma/un sistema equivalente.

Criterio 3. Efficienza dei materiali nella fabbricazione del prodotto finale

I requisiti del presente criterio sono applicabili al sito di fabbricazione finale del prodotto.

La quantità di rifiuti generati durante la fabbricazione e l'imballaggio dei prodotti finali e conferiti in discarica o inceneriti senza recupero di energia non può superare il 4 % in peso dei prodotti finali.

Valutazione e verifica:

Il richiedente conferma la conformità al criterio di cui sopra.

Il richiedente allega la prova del quantitativo di rifiuti non riutilizzati nel processo produttivo o non convertiti in materiali e/o energia.

Il richiedente comunica tutti i seguenti elementi:

- a) il peso del prodotto e dell'imballaggio,
- b) tutti i flussi di rifiuti generati durante la fabbricazione e
- c) il corrispondente trattamento della frazione di rifiuti recuperati e la frazione smaltita in discarica o incenerita.

La quantità di rifiuti conferiti in discarica o inceneriti senza recupero di energia è calcolata come la differenza tra la quantità di rifiuti prodotti e la quantità di rifiuti recuperati (riutilizzati, riciclati ecc.).

Criterio 4. Sostanze vietate e soggette a restrizioni

4.1. Restrizioni applicabili alle sostanze classificate a norma del regolamento (CE) n. 1272/2008

Il presente criterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

Salvo deroga prevista alla tabella 4, il prodotto finale e i suoi componenti non contengono sostanze usate (da sole o in miscele) cui sono attribuiti una delle classi e delle categorie di pericolo e uno dei relativi codici di indicazione di pericolo di cui alla tabella 2, conformemente al regolamento (CE) n. 1272/2008.

Tabella 2

Classi, categorie e codici di indicazione di pericolo delle sostanze vietate

Cancerogeno, mutageno o tossico per la riproduzione	
Categorie 1 A e 1B	Categoria 2
H340 Può provocare alterazioni genetiche	H341 Sospettato di provocare alterazioni genetiche
H350 Può provocare il cancro	H351 Sospettato di provocare il cancro
H350i Può provocare il cancro se inalato	-
H360F Può nuocere alla fertilità	H361f Sospettato di nuocere alla fertilità
H360D Può nuocere al feto	H361d Sospettato di nuocere al feto
H360FD Può nuocere alla fertilità. Può nuocere al feto.	H361fd Sospettato di nuocere alla fertilità. Sospettato di nuocere al feto.
H360Fd Può nuocere alla fertilità. Sospettato di nuocere al feto.	H362 Può essere nocivo per i lattanti allattati al seno
H360Df Può nuocere al feto. Sospettato di nuocere alla fertilità.	

Tossicità acuta	
Categorie 1 e 2	Categoria 3
H300 Letale se ingerito	H301 Tossico se ingerito
H310 Letale a contatto con la pelle	H311 Tossico a contatto con la pelle
H330 Letale se inalato	H331 Tossico se inalato
H304 Può essere letale in caso di ingestione e di penetrazione nelle vie respiratorie	EUH070 Tossico per contatto oculare
Tossicità specifica per organi bersaglio	
Categoria 1	Categoria 2
H370 Provoca danni agli organi	H371 Può provocare danni agli organi
H372 Provoca danni agli organi in caso di esposizione prolungata o ripetuta	H373 Può provocare danni agli organi in caso di esposizione prolungata o ripetuta
Sensibilizzazione respiratoria e cutanea	
Categoria 1 A	Categoria 1B
H317 Può provocare una reazione allergica della pelle	H317 Può provocare una reazione allergica della pelle
H334 Può provocare sintomi allergici o asmatici o difficoltà respiratorie se inalato	H334 Può provocare sintomi allergici o asmatici o difficoltà respiratorie se inalato
Interferenti endocrini per la salute umana e l'ambiente	
Categoria 1	Categoria 2
EUH380: Può interferire con il sistema endocrino negli esseri umani	EUH381: Sospettato di interferire con il sistema endocrino negli esseri umani
EUH430: Può interferire con il sistema endocrino nell'ambiente	EUH431: Sospettato di interferire con il sistema endocrino nell'ambiente
Persistente, bioaccumulabile e tossico	
PBT	vPvB
EUH440: Si accumula nell'ambiente e negli organismi viventi, compresi gli esseri umani	EUH441: Si accumula notevolmente nell'ambiente e negli organismi viventi, compresi gli esseri umani
Persistente, mobile e tossico	
PMT	vPvM
EUH450: Può provocare la contaminazione duratura e diffusa delle risorse idriche	EUH451: Può provocare la contaminazione molto duratura e diffusa delle risorse idriche

Inoltre, salvo deroga prevista alla tabella 4, il prodotto finale e i suoi componenti non contengono concentrazioni superiori allo 0,010 % (peso/peso) di sostanze usate (da sole o in miscele) cui sono attribuiti una delle classi e delle categorie di pericolo e uno dei relativi codici di indicazione di pericolo di cui alla tabella 3, conformemente al regolamento (CE) n. 1272/2008.

Tabella 3

Classi e categorie di pericolo soggette a restrizioni e relativi codici di indicazione di pericolo

Pericoloso per l'ambiente acquatico	
Categorie 1 e 2	Categorie 3 e 4
H400 Altamente tossico per gli organismi acquatici	H412 Nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata
H410 Molto tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	H413 Può essere nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata
H411 Tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	
Pericoloso per lo strato di ozono	
H420 Nuoce alla salute pubblica e all'ambiente distruggendo l'ozono dello strato superiore dell'atmosfera	

Tabella 4

Deroghe alle restrizioni applicabili alle sostanze con classificazione armonizzata a norma del regolamento (CE) n. 1272/2008

Tipo di sostanza	Classe, categoria e codice di indicazione di pericolo oggetto di deroga	Condizioni di deroga
Sostanze e miscele con classificazione armonizzata come H304	H304:	Sostanze con viscosità inferiore a 20,5 cSt a 40 °C.
Biossido di titanio (nanoforma)	H351:	Solo se usato come pigmento. Non può essere usato in polvere o in spray.

I codici di indicazione di pericolo si riferiscono generalmente alle sostanze. Se però non è possibile ottenere informazioni sulle sostanze, si applicano le norme di classificazione delle miscele.

È esentato dal rispetto del requisito di cui sopra l'uso di sostanze o miscele che sono modificate chimicamente durante il processo di produzione, in modo che non sia più applicabile alcun pericolo pertinente per il quale la sostanza o la miscela è stata classificata a norma del regolamento (CE) n. 1272/2008.

Questo criterio non si applica a:

- sostanze che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1907/2006 ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del medesimo;
- sostanze di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento (CE) n. 1907/2006, che stabilisce i criteri di esenzione delle sostanze che figurano nell'allegato V del medesimo regolamento dagli obblighi concernenti la registrazione, gli utilizzatori a valle e la valutazione.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità al sottocriterio 4.1, nonché le pertinenti dichiarazioni dei produttori dei componenti, un elenco di tutte le sostanze chimiche utilizzate unitamente alla pertinente scheda di dati di sicurezza o dichiarazione del fornitore delle sostanze chimiche ed eventuali dichiarazioni pertinenti che dimostrino la conformità al requisito.

Nel caso di sostanze soggette a restrizioni e impurità inevitabili classificate come «con restrizioni», per stimare la quantità della sostanza o dell'impurità soggetta a restrizioni rimanente nel prodotto finale si utilizzano la concentrazione della sostanza o dell'impurità soggetta a restrizioni e un fattore di ritenzione presunto del 100 %. Le impurità possono essere presenti nel prodotto chimico fino allo 0,0100 % p/p. Le sostanze di cui è noto il rilascio o la degradazione dalle sostanze usate sono considerate sostanze usate e non impurità.

Occorre giustificare eventuali scostamenti dal fattore di ritenzione del 100 % (ad esempio evaporazione con solvente) o la modifica chimica di un'impurità soggetta a restrizioni.

Per le sostanze esentate dal sottocriterio 4.1 (cfr. allegati IV e V del regolamento (CE) n. 1907/2006), una dichiarazione in tal senso da parte del richiedente è sufficiente a dimostrare la conformità.

Poiché un'unica licenza Ecolabel UE può riguardare più prodotti o potenziali prodotti che utilizzano le stesse sostanze chimiche di processo, il calcolo deve essere presentato solo per ciascuna impurità del prodotto o componente che presenta il quadro più problematico tra i prodotti/componenti coperti dal marchio (ad esempio l'articolo più stampato quando si analizzano gli inchiostri soggetti a restrizioni).

La suddetta documentazione può essere fornita direttamente agli organismi competenti anche da qualsiasi fornitore nella catena di fornitura del richiedente.

4.2. **Sostanze estremamente preoccupanti (SVHC)**

Il presente criterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

Il prodotto finale e i suoi componenti non contengono sostanze usate (da sole o in miscele) che rispondono ai criteri di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, individuate in conformità della procedura descritta all'articolo 59 del medesimo regolamento e incluse nell'elenco delle sostanze estremamente preoccupanti candidate all'autorizzazione.

Valutazione e verifica

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata attestante che il prodotto finale e i suoi componenti non contengono SVHC. La dichiarazione è corroborata dalle schede di dati di sicurezza di tutti i prodotti chimici e materiali forniti e utilizzati per produrre il prodotto finale e i suoi componenti.

L'elenco delle sostanze identificate come estremamente preoccupanti e inserite nell'elenco delle sostanze candidate in conformità all'articolo 59 del regolamento (CE) n. 1907/2006 è disponibile sul sito Internet:

<https://www.echa.europa.eu/candidate-list-table>.

Il riferimento alla consultazione dell'elenco è fatto alla data di presentazione della domanda per il marchio Ecolabel UE.

Nel caso di impurità inevitabili identificate come sostanze estremamente preoccupanti, per stimarne la quantità presente nel prodotto finale si utilizzano la concentrazione dell'impurità e un fattore di ritenzione presunto del 100 %. Le impurità possono essere presenti nel prodotto chimico fino allo 0,0100 % p/p. Le sostanze di cui è noto il rilascio o la degradazione dalle sostanze usate sono considerate sostanze usate e non impurità.

Occorre giustificare eventuali scostamenti dal fattore di ritenzione del 100 % (ad esempio evaporazione con solvente) o la modifica chimica di un'impurità SVHC.

4.3. **Altre limitazioni specifiche**

4.3.1. *Sostanze specifiche vietate*

Il presente criterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

Le seguenti sostanze non possono essere aggiunte (da sole o in miscele) al prodotto chimico utilizzato nel prodotto finale o nei suoi componenti:

- a) 5-cloro-2-metil-4-isotiazolin-3-one (CMIT);
- b) alchil-fenoli-etossilati (APEO) e altri derivati alchilfenolici [1];
- c) agenti antibatterici (ad esempio nanoargento e triclosano);
- d) formaldeide e prodotti che rilasciano formaldeide;
- e) metilisotiazolinone (MIT);
- f) muschi azotati e muschi policiclici;

- g) composti organostannici utilizzati come catalizzatori nella produzione di silicone;
- h) parabeni
- i) ftalati;
- j) sostanze identificate come aventi proprietà di interferenza endocrina;
- k) sostanze considerate come potenziali interferenti endocrini di categoria 1 o 2 nell'elenco prioritario dell'UE delle sostanze che dovranno essere ulteriormente studiate per valutarne gli effetti di interferenza endocrina.

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce una dichiarazione firmata che certifichi la conformità al sottocriterio di cui sopra, eventualmente corroborata da dichiarazioni dei fornitori. Le sostanze elencate in questo sottocriterio sono consentite solo come impurità e comunque in concentrazioni inferiori allo 0,0100 % p/p nel prodotto chimico. Le sostanze di cui è noto il rilascio o la degradazione dalle sostanze usate sono considerate sostanze usate e non impurità.

[Nota:

[1] Denominazione della sostanza = «alchilfenolo», conformemente a: <https://echa.europa.eu/es/advanced-search-for-chemicals>.]

4.3.2.Fragranze

Il presente criterio si applica al prodotto finale, ai suoi componenti, ai componenti separati e all'imballaggio.

Non sono aggiunte fragranze né al prodotto finale, né ai suoi componenti, né ai componenti separati, né all'imballaggio.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità al sottocriterio.

4.3.3.Inchiostri e coloranti

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti. Questo requisito non si applica ai componenti separati, all'imballaggio per la vendita e alle schede informative.

I coloranti e gli inchiostri morenti utilizzati nella coppetta mestruale riutilizzabile non possono superare il 2 % del peso totale della coppetta.

Il contenuto di antimonio, arsenico, bario, cadmio, cromo, piombo, mercurio, selenio, ammine aromatiche primarie e policlorobifenile presenti come impurità nei coloranti e negli inchiostri deve essere inferiore ai limiti indicati nella risoluzione AP(89) 1 del Consiglio d'Europa sull'uso di coloranti nei materiali plastici che entrano a contatto con gli alimenti ⁽¹⁾.

I coloranti utilizzati sono inoltre conformi alla raccomandazione IX. *Colorants for Plastics and other Polymers Used in Commodities* ⁽²⁾ del BfR o all'ordinanza svizzera 817.023.21, allegati 2 ⁽³⁾ e 10 ⁽⁴⁾;

I coloranti e gli inchiostri utilizzati soddisfano anche i sottocriteri 4.1 e 4.2.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione firmata di conformità che certifichi la conformità al sottocriterio di cui sopra, eventualmente corroborata da dichiarazioni dei fornitori e accompagnata da documenti che garantiscono che le impurità nel colorante o nell'inchiostro sono conformi alla risoluzione AP(89) 1 del Consiglio d'Europa e che i coloranti e gli inchiostri utilizzati sono autorizzati conformemente alla raccomandazione IX. *Colorants for Plastics and other Polymers Used in Commodities* del BfR, agli allegati 2 e 10 dell'ordinanza svizzera 817.023.21, o alla raccomandazione XXXVI. *Paper and board for food contact* del BfR.

⁽¹⁾ Cfr. nota 16.

⁽²⁾ Cfr. nota 17.

⁽³⁾ Cfr. nota 18.

⁽⁴⁾ Cfr. nota 19.

4.3.4.Ciclosilossani

Il presente sottocriterio si applica al prodotto finale e a tutti i suoi componenti.

L'ottametilciclotetrasilossano D4 (CAS 556-67-2), il decametilciclopentasilossano D5 (CAS 541-02-6) e il dodecametilcicloesasilossano D6 (CAS 540-97-6) non sono presenti nelle materie prime di silicone in concentrazioni superiori a 100 ppm (0,0100 % p/p). Il limite di 100 ppm deve essere applicato separatamente a ciascuna sostanza.

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce una dichiarazione firmata che certifichi la conformità al sottocriterio di cui sopra, eventualmente corroborata da dichiarazioni dei fornitori.

Critério 5. Imballaggio

Il presente criterio stabilisce i requisiti degli imballaggi per la vendita e degli imballaggi multipli.

Gli imballaggi multipli sono da evitare o sono fatti esclusivamente di cartone e/o carta.

a) Cartone e/o carta usati per l'imballaggio

Gli imballaggi per la vendita in cartone e/o carta contengono almeno il 40 % di materiale riciclato.

Gli imballaggi multipli in cartone e/o carta contengono almeno l'80 % di materiale riciclato.

La parte restante (100 % meno la percentuale di contenuto riciclato) del cartone e/o della carta usati per gli imballaggi per la vendita e gli imballaggi multipli ha ottenuto certificati validi di gestione forestale sostenibile rilasciati da sistemi di certificazione indipendenti, quali l'FSC, il PEFC o sistemi equivalenti. Gli organismi di certificazione che rilasciano i certificati di gestione forestale sostenibile sono accreditati/riconosciuti da tale sistema di certificazione.

b) Plastica usata per l'imballaggio

— Fino al 31 dicembre 2026 gli imballaggi per la vendita in plastica contengono almeno il 20 % di materiale riciclato.

— A partire dal 1° gennaio 2027 gli imballaggi per la vendita in plastica contengono almeno il 35 % di materiale riciclato.

c) Riciclabilità

Il contenuto degli imballaggi per la vendita (di cartone e/o carta oppure di plastica) e degli imballaggi multipli (di cartone e/o carta) disponibile per il riciclaggio è di almeno il 95 % in peso, mentre il 5 % restante deve essere compatibile con il riciclaggio.

d) Requisiti supplementari

— Non è consentito utilizzare imballaggi compositi (per la vendita e multipli) o materiali plastici misti né rivestire il cartone e/o la carta con plastica o metalli.

— Il contenuto riciclato e la riciclabilità degli imballaggi per la vendita e degli imballaggi multipli sono indicati sugli imballaggi per la vendita.

e) Componenti separati: sacchetto

Le coppette mestruali riutilizzabili sono vendute con un sacchetto riutilizzabile costituito al 100 % da fibre sostenibili certificate.

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta: 1) una dichiarazione di conformità firmata che specifichi le percentuali di contenuto riciclato negli imballaggi per la vendita e, se del caso, negli imballaggi multipli; 2) una dichiarazione di conformità che specifichi la riciclabilità degli imballaggi per la vendita e degli imballaggi multipli e 3) una fotografia ad alta risoluzione dell'imballaggio per la vendita in cui appaiono chiaramente le informazioni relative al contenuto riciclato e alla riciclabilità degli imballaggi per la vendita e multipli.

Gli organismi competenti verificano nuovamente la dichiarazione di conformità che specifica le percentuali di contenuto di plastica riciclato degli imballaggi per la vendita dopo il 1° gennaio 2027.

Il richiedente fornisce documenti contabili sottoposti a revisione che dimostrino che la parte restante (100 % meno la percentuale di contenuto riciclato) del cartone e/o della carta utilizzati per la produzione degli imballaggi per la vendita e per gli imballaggi multipli è definita materiale certificato conformemente ai sistemi FSC, PEFC o a sistemi equivalenti validi. Detti documenti contabili devono essere validi per l'intera durata della concessione del marchio Ecolabel UE. Gli organismi competenti verificano nuovamente i documenti contabili 12 mesi dopo l'assegnazione del marchio Ecolabel UE.

Il contenuto riciclato è verificato conformemente alla norma EN 45557 o ISO 14021, mentre la riciclabilità è verificata conformemente alla norma EN 13430 o ISO 18604.

Il contenuto riciclato di plastica nell'imballaggio è conforme alle norme relative alla catena di custodia quali la norma ISO 22095 o la norma EN 15343. Possono essere accettati metodi equivalenti che siano già considerati tali da terzi e a condizione che siano accompagnati da spiegazioni dettagliate che dimostrino la conformità a tale requisito e dalla relativa documentazione giustificativa. Sono fornite fatture attestanti l'acquisto del materiale riciclato.

Inoltre, la riciclabilità (disponibilità e compatibilità per il riciclaggio) dell'imballaggio è verificata mediante protocolli di prova standard. La riciclabilità degli imballaggi di cartone e/o carta è valutata mediante prove di spappolabilità e, in tal caso, il richiedente dimostra che la spappolabilità dell'imballaggio di cartone e/o carta è corroborata dai risultati dei rapporti di prova conformemente al metodo PTS-RH 021, al sistema di valutazione ATICELCA 501 o a metodi standard equivalenti accettati dall'organismo competente in quanto forniscono dati di qualità scientifica equivalente. Come certificazione indipendente per gli imballaggi di plastica sono accettati i sistemi di separazione o di miscelazione controllata come RecyClass. Metodi di prova equivalenti possono essere accettati se considerati equivalenti da terzi.

Il richiedente presenta inoltre una dichiarazione di conformità corroborata da un certificato della catena di custodia valido e indipendente per i sacchetti riutilizzabili. Come certificazione indipendente ad opera di terzi sono accettati i sistemi FSC, PEFC, OEKO-TEX, GOTS o sistemi equivalenti.

Criterio 6. Orientamenti sullo smaltimento del prodotto e dell'imballaggio

L'imballaggio per la vendita contiene indicazioni relative allo smaltimento dell'imballaggio per la vendita, dell'eventuale imballaggio multiplo, dei componenti separati e del prodotto usato. L'imballaggio per la vendita riporta, per iscritto o tramite simboli grafici, le seguenti informazioni:

- a) che l'imballaggio per la vendita, l'eventuale imballaggio multiplo, i componenti separati e la coppetta non devono essere gettati nei servizi igienici, e
- b) come smaltire correttamente l'imballaggio per la vendita, l'eventuale imballaggio multiplo, i componenti separati e la coppetta al termine del suo ciclo di vita.

Valutazione e verifica:

Fornisce inoltre una fotografia ad alta risoluzione dell'imballaggio per la vendita in cui appaiono chiaramente le informazioni relative allo smaltimento.

Criterio 7. Informazioni sull'uso del prodotto

Il prodotto è accompagnato da istruzioni per l'uso. Il fabbricante si assicura che l'utilizzatrice riceva almeno le seguenti informazioni:

- a) come scegliere la coppetta della propria taglia: queste informazioni sono disponibili in un punto accessibile all'acquirente prima dell'acquisto (ad esempio sull'imballaggio primario);
- b) come inserire correttamente la coppetta per evitare perdite e/o fastidi;
- c) quanto tempo indossare la coppetta prima di svuotarla. Le informazioni relative al tempo massimo sono corroborate da studi di prova. Queste informazioni devono essere presentate in modo visibile, ad esempio mediante un logo o in grassetto, e comparire sia sull'imballaggio che nelle istruzioni per l'uso;
- d) come pulire la coppetta prima e dopo l'uso durante le mestruazioni stesse, comprese, come minimo, informazioni sull'importanza di lavare le mani, sulla necessità di far bollire la coppetta (sì/no e, in caso affermativo, per quanto tempo), sull'acqua (calda/fredda), sull'uso del sapone (sì/no e, in caso affermativo, quanto) e sulla durata del lavaggio. Queste informazioni dovrebbero essere corroborate da studi di prova;

- e) come pulire e riporre la coppetta tra una mestruazione e l'altra, comprese, come minimo, informazioni sull'importanza di lavare le mani e di far bollire la coppetta (sì/no e, in caso affermativo, per quanto tempo), sull'acqua (calda/fredda), sull'uso del sapone (sì/no e, in caso affermativo, quanto) e sulla durata del lavaggio. Queste informazioni dovrebbero essere corroborate da studi di prova;
- f) per quanto tempo è possibile utilizzare la coppetta (durata di vita). Va inoltre precisato che l'eventuale decolorazione della coppetta non influisce in alcun modo sulla sua durata di vita né sulla sua funzione;
- g) devono essere fornite informazioni sul rischio di sindrome da shock tossico.

Valutazione e verifica:

Il richiedente fornisce un campione della scheda informativa/del foglio informativo e, se del caso, dell'imballaggio venduto con la coppetta che riporta le informazioni per l'utilizzatrice. Il richiedente fornisce inoltre i test/gli studi pertinenti, ad esempio valutazioni del rischio biologico o studi tossicologici, a sostegno dei requisiti di cui sopra.

Criterio 8. Idoneità all'uso e qualità del prodotto

L'efficacia/la qualità del prodotto finale è soddisfacente e almeno equivalente a quella dei prodotti già presenti sul mercato.

L'idoneità all'uso è verificata in relazione alle caratteristiche e ai parametri elencati alla tabella 5. Laddove siano state identificate soglie di prestazione, queste devono essere raggiunte.

L'idoneità all'uso è verificata in relazione alle prove tecniche di biocompatibilità dei materiali utilizzati per la fabbricazione delle coppette mestruali riutilizzabili. La prova di biocompatibilità fornisce una valutazione biologica della citotossicità, della pirogenicità, della sensibilizzazione, dell'irritazione cutanea e dell'impianto (90 giorni).

Tabella 5

Caratteristiche e parametri relativi all'idoneità all'uso del prodotto da collaudare

Caratteristica		Metodo di prova richiesto (soglia di prestazione)
Condizioni d'uso	U1. Protezione contro le perdite	Panel test di consumatrici (l'80 % delle consumatrici che provano il prodotto lo valuta soddisfacente)
	U2. Praticità e comodità	
	U3. Prestazione complessiva	
Prove tecniche	T1. Biocompatibilità	Nessun effetto biologico rilevante negli studi effettuati per citotossicità, pirogenicità, sensibilizzazione, irritazione cutanea e impianto (90 giorni), come indicato dalla norma ISO 10993. In alternativa, è possibile indicare la conformità allo standard USP di classe VI (tossicità sistemica acuta, tossicità intracutanea e test di impianto).

Valutazione e verifica:

Si allega una relazione ove si illustrano i metodi di prova, i relativi risultati e i dati impiegati. Le prove sono effettuate presso laboratori certificati mediante sistemi di gestione della qualità.

Le prove in condizioni d'uso sono svolte per i prodotti specifici per i quali si richiede l'Ecolabel UE. Se è tuttavia possibile dimostrare che i prodotti hanno la stessa prestazione, è sufficiente sottoporre a prova solo un formato o un insieme rappresentativo di formati per ciascun tipo di prodotto.

Sono svolte prove tecniche per il materiale o i materiali utilizzati per la fabbricazione delle coppette mestruali riutilizzabili per le quali è stata presentata la domanda di assegnazione dell'Ecolabel UE. Se si può dimostrare che diversi modelli di coppette mestruali riutilizzabili sono fabbricati con lo stesso materiale, può essere sufficiente sottoporre a prova il materiale una sola volta. Non è necessario sottoporre a prove tecniche le coppette mestruali riutilizzabili, ma solo i materiali utilizzati per la loro produzione (compresi siliconi, elastomeri al silicone reticolati, altri elastomeri, coloranti utilizzati e qualsiasi altro materiale).

Si presta un'attenzione particolare al campionamento, al trasporto e allo stoccaggio dei materiali e dei prodotti per garantire la riproducibilità dei risultati. A meno che non sia possibile escludere alterazioni, si raccomanda di non effettuare prove in cieco e di non reimballare i prodotti in confezioni neutre a causa del rischio di alterare le prestazioni dei prodotti e/o degli imballaggi.

Le informazioni relative alle prove sono trasmesse agli organismi competenti, nel rispetto delle norme in materia di riservatezza. I risultati delle prove sono chiaramente illustrati e presentati usando un linguaggio, unità di misura e simboli comprensibili per l'utilizzatore dei risultati stessi. Occorre precisare: luogo e data delle prove; i criteri di selezione dei materiali sottoposti a prova e la rappresentatività di questi ultimi; le caratteristiche che si è scelto di sottoporre a prova e, se del caso, il motivo per cui altre sono state escluse; i metodi di prova seguiti e i limiti che eventualmente presentano. Si allegano linee guida chiare sull'uso dei risultati delle prove.

Linee guida supplementari relative alle prove in condizioni d'uso:

- il campionamento, il disegno sperimentale, la composizione del panel e l'analisi dei risultati sono conformi alle prassi statistiche correnti (AFNOR Q 34-019, ASTM E1958-07e1 o equivalente);
- ciascun prodotto è valutato sulla base di un questionario; la prova dura almeno 72 ore, se possibile un'intera settimana, e si svolge in normali condizioni d'uso del prodotto;
- il numero minimo raccomandato di partecipanti è 30. Tutte coloro che partecipano all'indagine sono utilizzatrici abituali del tipo/formato specifico di prodotto sottoposto a prova;
- partecipa all'indagine un insieme di donne che rappresentano proporzionalmente i diversi gruppi di consumatrici presenti sul mercato. Si indicano chiaramente età e paese;
- donne con problemi di salute e affezioni croniche non possono partecipare alle prove. Nel caso in cui una partecipante si ammali durante lo svolgimento della prova, si indica questo dato sul questionario e le risposte non sono prese in considerazione ai fini della valutazione;
- per tutte le prove in condizioni d'uso (protezione dalle perdite, praticità e comodità e prestazioni complessive), l'80 % delle consumatrici che provano il prodotto deve valutare la prestazione come soddisfacente, assegnando un punteggio superiore a 60 (su una scala quantitativa da 1 a 100). In alternativa, l'80 % delle consumatrici che testano il prodotto deve giudicarlo buono o molto buono (in una scala di cinque opzioni qualitative: molto scadente, scadente, medio, buono, molto buono);
- i risultati sono valutati sotto il profilo statistico alla conclusione della prova sulle consumatrici;
- si comunicano i fattori esterni, quali marca, quote di mercato e pubblicità, suscettibili di incidere sulle prestazioni percepite dei prodotti.

Prescrizioni supplementari relative alle prove tecniche:

- nella misura del possibile, i metodi di prova sono basati su metodi adatti al prodotto, riproducibili e rigorosi;
- le prove tecniche sono eseguite conformemente alla serie ISO 10993 o alla norma USP di classe VI;
- sono accettati i metodi di prova il cui ambito di applicazione e i cui requisiti sono considerati equivalenti a quelli delle norme nazionali e internazionali citate e la cui equivalenza è stata confermata da un soggetto terzo indipendente.

Conformemente alle informazioni fornite nel testo generale della valutazione e verifica della domanda, occorre descrivere e riportare il peso, le dimensioni e le caratteristiche di progettazione del prodotto.

Criterio 9. Responsabilità sociale delle imprese per quanto riguarda il lavoro

Il presente criterio stabilisce prescrizioni applicabili al sito finale di produzione di coppette mestruali riutilizzabili.

Tenuto conto della dichiarazione tripartita di principi sulle imprese multinazionali e la politica sociale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) ⁽⁵⁾, del patto mondiale delle Nazioni Unite (secondo pilastro del Global Compact) ⁽⁶⁾, dei principi guida su imprese e diritti umani delle Nazioni Unite ⁽⁷⁾ e degli orientamenti dell'OCSE destinati alle imprese multinazionali ⁽⁸⁾, il richiedente ottiene una verifica indipendente, corroborata da controlli in loco, attestante che i principi applicabili inclusi nei documenti di cui sopra e le disposizioni supplementari in appresso sono stati rispettati presso il sito di assemblaggio finale del prodotto.

⁽⁵⁾ Cfr. nota 21.

⁽⁶⁾ Cfr. nota 22.

⁽⁷⁾ Cfr. nota 23.

⁽⁸⁾ Cfr. nota 24.

Convenzioni fondamentali dell'OIL:

a) Lavoro minorile:

- Convenzione concernente l'età minima, 1973 (n. 138)
- Convenzione relativa alla proibizione delle forme peggiori di lavoro minorile, 1999 (n. 182)

b) Lavoro forzato e obbligatorio:

- Convenzione concernente il lavoro forzato ed obbligatorio, 1930 (n. 29) e protocollo del 2014 della Convenzione sul lavoro forzato
- Convenzione sull'abolizione del lavoro forzato, 1957 (n. 105)

c) Libertà sindacale e diritto di negoziazione collettiva:

- Libertà sindacale e protezione del diritto sindacale, 1948 (n. 87)
- Convenzione concernente il diritto di organizzazione e di negoziazione collettiva, 1949 (n. 98);

d) Discriminazione:

- Convenzione sulla parità di retribuzione, 1951 (n. 100)
- Convenzione sulla discriminazione in materia di impiego e professione, 1958 (n. 111)

Disposizioni supplementari:

e) Orario di lavoro:

- Convenzione OIL sull'orario di lavoro (industria), 1919 (n. 1)
- Convenzione OIL sul riposo settimanale (industria), 1921 (n. 14)

f) Retribuzione:

- Convenzione OIL sulla fissazione del salario minimo, 1970 (n. 131)
- Convenzione OIL sui congedi pagati (riveduta), 1970 (n. 132)
- Salario di sussistenza: il richiedente garantisce che i salari corrisposti (al netto di tasse, gratifiche, indennità o retribuzioni per straordinari) per una settimana lavorativa normale (non superiore a 48 ore) siano sufficienti a soddisfare i bisogni di base (abitazione, energia, alimentazione, abbigliamento, assistenza sanitaria, istruzione, acqua potabile, assistenza all'infanzia e trasporti) del lavoratore e di una famiglia di quattro persone e forniscano un certo reddito discrezionale. L'attuazione è verificata in riferimento agli orientamenti SA8000 (*) sulle retribuzioni.

g) Salute e sicurezza:

- Convenzione OIL in materia di sicurezza durante l'impiego delle sostanze chimiche sul lavoro, 1981 (n. 170)
- Convenzione OIL per la sicurezza e l'igiene del lavoro, 1990 (n. 155)
- Convenzione OIL per la protezione dell'ambiente di lavoro (inquinamento dell'aria, rumori e vibrazioni), 1977 (n. 148)

h) Protezione sociale e inclusione:

- Convenzione OIL sulle cure mediche e le indennità di malattia, 1969 (n. 130)
- Convenzione OIL sulla sicurezza sociale (norma minima), 1952 (n. 102)
- Convenzione OIL sulle prestazioni in caso di infortunio sul lavoro, 1964 (n. 121)
- Convenzione OIL sull'uguaglianza di trattamento (infortuni sul lavoro), 1925 (n. 19)
- Convenzione OIL sulla protezione della maternità, 2000 (n. 183)

i) Licenziamento giusto:

- Convenzione OIL sulla cessazione della relazione di lavoro, 1982 (n. 158).

Ove il diritto alla libertà di associazione e alla negoziazione collettiva sono limitati dalla legislazione, l'impresa non osta a che i lavoratori sviluppino meccanismi alternativi di reclamo e tutela dei loro diritti per quanto riguarda l'ambiente e le condizioni di lavoro e riconosce le legittime associazioni dei lavoratori con cui dialogare in merito alle questioni afferenti al posto di lavoro.

(*) Cfr. nota 25.

Il processo di controllo include la consultazione dei portatori di interessi delle organizzazioni settoriali esterne indipendenti delle zone circostanti i siti di produzione, compresi i sindacati, le comunità, le ONG e gli esperti del lavoro. Per essere significative le consultazioni devono vedere la partecipazione di almeno due portatori di interessi di due sottogruppi diversi. Nei luoghi in cui la legislazione nazionale non è in grado di garantire l'adeguatezza della responsabilità sociale delle imprese rispetto alle suddette convenzioni internazionali, il processo di audit comprende audit indipendenti in loco, in forma di ispezioni in loco senza preavviso effettuate da valutatori indipendenti del settore.

Durante il periodo di validità dell'Ecolabel UE il richiedente dimostra la propria condotta ai consumatori interessati pubblicando online i risultati aggregati e le conclusioni principali dei controlli, compresi i dettagli su: a) numero e gravità delle violazioni di ogni diritto del lavoro e norma in materia di salute e sicurezza sul lavoro; b) misure di rimedio (tra le quali figura la prevenzione degli abusi sancita dai principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani - UNGP, United Nations Guiding Principles); c) valutazione delle cause all'origine delle violazioni persistenti emerse dalla consultazione dei portatori di interessi (chi è stato consultato, quali temi sono stati sollevati, come questo esercizio ha influito sul piano delle azioni correttive).

Valutazione e verifica:

Il richiedente dimostra la conformità a questi requisiti presentando copie dell'ultima versione del proprio codice di condotta, che deve essere coerente con le disposizioni illustrate sopra, e copie delle relazioni sul controllo per ogni stabilimento di assemblaggio finale del o dei modelli di prodotto per i quali chiede l'Ecolabel; fornisce anche il link al sito Internet in cui sono pubblicati i risultati e le conclusioni.

I controlli indipendenti in loco sono svolti da ispettori qualificati per valutare la conformità dei siti di fabbricazione alle norme sociali o ai codici di condotta oppure, nei paesi che hanno ratificato la convenzione dell'OIL sull'ispezione del lavoro, 1947 (n. 81), e per i quali la supervisione dell'OIL indica che il sistema nazionale d'ispezione del lavoro è efficace ⁽¹⁰⁾ e copre i settori elencati in precedenza ⁽¹¹⁾, dal o dagli ispettori del lavoro nominati da un'autorità pubblica.

Sono ammesse certificazioni valide rilasciate nel quadro di sistemi o processi d'ispezione indipendenti che attestano la conformità ai principi applicabili delle convenzioni fondamentali dell'OIL e alle disposizioni supplementari di cui sopra in materia di orario di lavoro, retribuzione, salute e sicurezza e consultazione dei portatori di interessi esterni. Alla data della domanda non devono essere trascorsi oltre 12 mesi dalla certificazione.

Criterio 10. Informazioni da riportare nel marchio di qualità ecologica (Ecolabel UE)

Il logo dell'Ecolabel UE può essere apposto sull'imballaggio per la vendita del prodotto. Se utilizzata, l'etichetta facoltativa con una casella di testo presenta le tre dichiarazioni seguenti:

- «Progettato per ridurre l'impatto ambientale»,
- «Rispetta requisiti rigorosi sulle sostanze nocive»,
- «Prestazioni verificate».

Il richiedente segue le istruzioni per l'uso del logo Ecolabel UE contenute nelle apposite linee guida:

https://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo_guidelines.pdf

Valutazione e verifica:

Il richiedente presenta una dichiarazione di conformità a questo criterio, corredata di una fotografia ad alta risoluzione dell'imballaggio per la vendita del prodotto su cui sono chiaramente visibili l'etichetta, il numero di registrazione/licenza e, se del caso, le diciture che possono figurare insieme all'etichetta.

⁽¹⁰⁾ Cfr. nota 21.

⁽¹¹⁾ Cfr. nota 21.

DECISIONE (UE) 2023/1810 DELLA COMMISSIONE**del 19 settembre 2023****relativa a una richiesta di cumulo ampliato tra Cambogia e Vietnam, in conformità dell'articolo 56, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2015/2446, per quanto riguarda le norme di origine utilizzate ai fini del sistema di preferenze generalizzate a norma del regolamento delegato (UE) 2015/2446 per taluni materiali o parti utilizzati nella produzione di biciclette**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 64, paragrafo 3,visto il regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione, del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 56,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 56, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2015/2446 stabilisce che i paesi beneficiari del sistema di preferenze generalizzate (SPG) dell'Unione europea possono chiedere un cumulo ampliato con un paese con il quale l'Unione ha concluso un accordo di libero scambio (ALS) ai sensi all'articolo XXIV dell'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (GATT) in vigore.
- (2) L'articolo 56, paragrafi 1 e 2, del regolamento delegato (UE) 2015/2446 stabilisce le condizioni alle quali i paesi beneficiari dell'SPG possono essere autorizzati a utilizzare, nell'ambito del cumulo ampliato, materiali provenienti da un paese con il quale l'Unione ha concluso un accordo di libero scambio conformemente all'articolo XXIV del GATT in vigore. In particolare, l'articolo 56, paragrafo 1, stabilisce che tale cumulo può essere applicato soltanto dopo che i paesi che partecipano al cumulo ampliato si sono impegnati a osservare o far osservare le norme di origine dell'SPG, le norme di origine stabilite nell'ALS UE-Vietnam e tutte le altre disposizioni relative all'attuazione delle norme di origine, e a fornire la cooperazione amministrativa per assicurare la corretta attuazione di tali norme sia nei confronti dell'Unione che nelle loro relazioni reciproche.
- (3) La Commissione decide in merito a tale richiesta conformemente alle sue procedure interne.
- (4) Con lettera del 2 dicembre 2022 la Cambogia ha presentato una richiesta di cumulo ampliato con il Vietnam a norma dell'articolo 56, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2015/2446. La domanda riguarda taluni materiali o parti utilizzati nella produzione di biciclette originari del Vietnam da utilizzare come materiali originari della Cambogia al fine di produrre ed esportare nell'Unione nell'ambito della tariffa preferenziale SPG le biciclette di cui alle voci 87.11, 87.12 e 95.03 del sistema armonizzato (SA).
- (5) A sostegno della sua richiesta, la Cambogia ha ricordato che, poiché il Vietnam è stato rimosso dall'elenco dei paesi beneficiari del regime generale SPG a decorrere dal 1° gennaio 2023, i materiali o le parti vietnamiti utilizzati nella produzione di biciclette sono considerati non originari e, di conseguenza, i produttori cambogiani di biciclette non possono beneficiare dell'accesso in esenzione da dazi SPG per le biciclette cambogiane nell'Unione. Al tempo stesso,

⁽¹⁾ GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1.⁽²⁾ GU L 343 del 29.12.2015, pag. 1.

al fine di diversificare la sua economia e continuare a fornire posti di lavoro e mezzi di sussistenza a migliaia di persone, l'industria cambogiana delle biciclette deve continuare ad avere accesso a determinati materiali o parti utilizzati nella produzione di biciclette originarie del Vietnam nell'ambito del cumulo ampliato di cui all'articolo 56, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2015/2446.

- (6) La richiesta è accompagnata da un'impresa comune tra Cambogia e Vietnam sulla cooperazione amministrativa nell'ambito dell'articolo 56, paragrafo 1, lettera a), del regolamento delegato (UE) 2015/2446, al fine di garantire da un lato il rispetto delle pertinenti norme di origine nel quadro dell'accordo di libero scambio UE-Vietnam per i materiali originari vietnamiti da utilizzare nella fabbricazione di biciclette in Cambogia e delle norme di origine nell'ambito dell'SPG per quanto riguarda i prodotti esportati dalla Cambogia nell'Unione, e dall'altro per fornire la cooperazione amministrativa sia nei confronti dell'Unione che nelle loro relazioni reciproche.
- (7) L'impresa comune di cui sopra contiene negli allegati un elenco dei materiali o delle parti utilizzati per la produzione di biciclette di origine vietnamita interessati dal cumulo ampliato, nell'ambito dei capitoli 32, 38, 39, 40, 48, 49, 73, 74, 76, 83, 85 e 87 del SA, nonché l'elenco degli indirizzi e dei recapiti delle autorità governative cambogiane e vietnamite responsabili del rilascio e della verifica della prova dell'origine.
- (8) La Commissione ha esaminato la richiesta della Cambogia, compresa l'impresa comune tra Cambogia e Vietnam sulla cooperazione amministrativa e i relativi allegati, e ha concluso che le condizioni relative alla concessione del cumulo ampliato per i materiali o le parti utilizzati nella produzione di biciclette originarie del Vietnam da utilizzare come materiali originari della Cambogia per la fabbricazione e l'esportazione di biciclette nell'Unione nell'ambito dell'SPG sono soddisfatte. Attualmente la Cambogia è un paese beneficiario dell'SPG ai sensi dell'articolo 2, lettera d), del regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾. Inoltre, le biciclette non figurano nell'elenco dei prodotti per i quali le preferenze tariffarie concesse alla Cambogia nell'ambito del regime generale di cui all'articolo 1, paragrafo 2, punto 1, lettera a), del regolamento SPG sono state temporaneamente revocate dal regolamento delegato (UE) 2020/550 della Commissione ⁽⁴⁾.
- (9) Alla luce di quanto precede, è opportuno concedere alla Cambogia la possibilità di applicare il cumulo ampliato a taluni materiali o parti utilizzati nella produzione di biciclette di cui ai capitoli 32, 38, 39, 40, 48, 49, 73, 74, 76, 83, 85 e 87 di origine vietnamita per la fabbricazione di biciclette di cui alle voci SA 87.11 e 87.12. Tuttavia, poiché i prodotti richiesti di cui alla voce 95.03 sono già esenti da dazi, la voce 95.03 non è inclusa nella presente decisione.
- (10) Le attestazioni di origine rilasciate in relazione ai prodotti fabbricati utilizzando il cumulo dovrebbero contenere una menzione specifica per identificare quando il cumulo è applicato conformemente all'allegato 22-07 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (11) Il cumulo concesso dalla presente decisione dovrebbe applicarsi fino alla data di cui all'articolo 43, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 978/2012.
- (12) La Commissione europea monitorerà l'evoluzione delle importazioni risultanti dal cumulo conformemente alla presente decisione,

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo all'applicazione di un sistema di preferenze tariffarie generalizzate e che abroga il regolamento (CE) n. 732/2008 del Consiglio (GU L 303 del 31.10.2012, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento delegato (UE) 2020/550 della Commissione del 12 febbraio 2020 che modifica gli allegati II e IV del regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la revoca temporanea dei regimi di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 978/2012 in relazione a taluni prodotti originari del Regno di Cambogia (GU L 127 del 22.4.2020, pag. 1).

⁽⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione del 24 novembre 2015 recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 558).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

A norma dell'articolo 56, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2015/2446, la Cambogia è autorizzata a utilizzare determinati materiali o parti impiegati per la produzione di biciclette elencati nella tabella I in appresso, originari del Vietnam in conformità dell'allegato II del protocollo 1 dell'ALS UE-Vietnam, nell'ambito del cumulo ampliato dell'origine, al fine di produrre ed esportare nell'Unione nell'ambito della tariffa preferenziale SPG le biciclette elencate nella tabella II, a condizione che la Cambogia rimanga, al momento dell'esportazione del prodotto nell'Unione, un paese beneficiario dell'SPG ai sensi dell'articolo 2, lettera d), del regolamento (UE) n. 978/2012, che i regimi preferenziali di cui all'articolo 1, paragrafo 2, per le biciclette elencati nell'allegato II non siano temporaneamente revocati in conformità dell'articolo 19 del regolamento (UE) n. 978/2012 e che si applichino le norme di origine di cui al titolo II, capo I, sezione 2, sottosezione 2, del regolamento delegato (UE) 2015/2446.

Articolo 2

Le attestazioni di origine compilate dagli esportatori della Cambogia in relazione ai prodotti di cui all'articolo 1 includono la menzione «Extended cumulation with Vietnam» nello spazio numero 6d) riservato al criterio di origine di cui all'allegato 22-07 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447.

Articolo 3

Le autorità competenti della Cambogia trasmettono alla Commissione, entro la fine del mese successivo a ciascun trimestre civile, una relazione trimestrale sull'applicazione del cumulo di cui all'articolo 1. Tale relazione contiene l'elenco delle attestazioni di origine compilate durante l'ultimo periodo per i prodotti di cui all'articolo 1, gli esportatori interessati identificati dal loro numero REX, i quantitativi e la voce SA dei materiali o delle parti utilizzati nella produzione di biciclette utilizzate originarie del Vietnam e i quantitativi di biciclette esportati nell'Unione.

Articolo 4

I prodotti ottenuti nell'ambito del cumulo di cui all'articolo 1 beneficiano del regime generale di cui all'articolo 1, paragrafo 2, punto 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 978/2012 quando sono importati nell'Unione fino alla data stabilita all'articolo 43, paragrafo 3, di tale regolamento.

Articolo 5

La presente decisione entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 19 settembre 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Materiali o parti utilizzati per la produzione di biciclette, originari del Vietnam in conformità delle norme stabilite dal protocollo 1 dell'accordo di libero scambio UE Vietnam, da cumulare nella fabbricazione di biciclette in Cambogia nell'ambito del cumulo ampliato

Codice HS2022	Descrizione delle merci
3208 90	- altri
3209 90	- altri
3814 00	- Solventi e diluenti organici composti, non nominati né compresi altrove; preparazioni per togliere pitture o vernici
3923 50	- Turaccioli, coperchi, capsule ed altri dispositivi di chiusura
3923 90	- altri
4011 50	- dei tipi utilizzati per biciclette
4012 90	- altri
4013 20	- dei tipi utilizzati per biciclette
4016 99	-- altri
4819 10	- Scatole e sacchi di carta o di cartone ondulato
4819 20	- Scatole e cartonaggi, pieghevoli, di carta o di cartone non ondulato
4821 10	- stampate
4823 90	- altri
4908 90	- altri
4911 99	-- altri
7303 00	- Tubi, condotti e profilati cavi, di ghisa
7304 90	- altri
7307 99	-- altri
7315 11	-- Catene a rulli
7318 22	-- altre rondelle
7318 24	-- Copiglie, pernotti e chiavette
7326 90	- altri
7415 33	-- Viti; bulloni e dadi
7601 20	- Leghe di alluminio
7606 92	-- di leghe di alluminio
7608 10	- di alluminio non legato
7608 20	- di leghe di alluminio
7616 10	- Punte, chiodi, rampini (diversi da quelli della voce 8305), viti, bulloni, dadi, ganci a vite, ribadini, copiglie, pernotti, chiavette, rondelle ed oggetti simili
8302 50	- Attaccapanni, cappellinai, sostegni ed oggetti simili

8311 30	- Bacchette rivestite e fili riempiti per la brasatura o la saldatura alla fiamma, di metalli comuni
8507 60	- Accumulatori al litio-ion
8528 72	-- altri, a colori
8537 10	- per una tensione inferiore o uguale a 1 000 V
8714 10	- di motocicli (compresi i ciclomotori)
8714 91	-- Telai e forcelle, e loro parti:
8714 92	-- Cerchioni e raggi
8714 93	-- Mozzi (diversi dai mozzi-freno) e pignoni di ruote libere
8714 94	-- Freni, compresi i mozzi-freno, e loro parti
8714 95	-- Selle
8714 96	-- Pedali e pedaliera, e loro parti
8714 99	-- altri

ALLEGATO II

Biciclette finite prodotte in Cambogia nell'ambito del cumulo ampliato con il Vietnam

Codice H2022	Descrizione delle merci
8711 60	- azionati da motore elettrico per la propulsione
8712 00	Biciclette ed altri velocipedi (compresi i furgoncini a triciclo), senza motore.

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2023/1811 DELLA COMMISSIONE**del 20 settembre 2023****che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2020/1550 stabilendo il programma per il 2024 dei controlli della Commissione negli Stati membri per verificare l'applicazione della legislazione dell'Unione in materia di filiera agroalimentare**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2017, relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 999/2001, (CE) n. 396/2005, (CE) n. 1069/2009, (CE) n. 1107/2009, (UE) n. 1151/2012, (UE) n. 652/2014, (UE) 2016/429 e (UE) 2016/2031 del Parlamento europeo e del Consiglio, dei regolamenti (CE) n. 1/2005 e (CE) n. 1099/2009 del Consiglio e delle direttive 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE e 2008/120/CE del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 854/2004 e (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE e 97/78/CE del Consiglio e la decisione 92/438/CEE del Consiglio (regolamento sui controlli ufficiali) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 118, paragrafo 1, lettera b),

considerando quanto segue:

- (1) La responsabilità di far rispettare la legislazione dell'Unione in materia di filiera agroalimentare ricade sugli Stati membri, le cui autorità competenti provvedono a monitorare e verificare, predisponendo controlli ufficiali, che le pertinenti prescrizioni dell'Unione siano effettivamente rispettate e fatte rispettare. Parallelamente al monitoraggio e alla verifica di cui sopra, a norma dell'articolo 116 del regolamento (UE) 2017/625 gli esperti della Commissione sono tenuti ad eseguire controlli, compresi audit, negli Stati membri al fine di verificare l'applicazione della legislazione dell'Unione. Tali controlli della Commissione dovrebbero essere effettuati nei settori relativi alla sicurezza alimentare e dei mangimi, alla salute e al benessere degli animali, alla sanità delle piante, ai prodotti fitosanitari nonché al funzionamento dei sistemi nazionali di controllo e delle autorità competenti che li attuano, tenendo conto delle sinergie con i regimi di controllo nell'ambito della politica agricola comune.
- (2) La decisione di esecuzione (UE) 2020/1550 della Commissione ⁽²⁾ ha stabilito, nei capitoli da 1 a 10 del relativo allegato, un programma pluriennale dei controlli per il periodo 2021-2025 che devono essere eseguiti negli Stati membri dagli esperti della Commissione per verificare l'applicazione della legislazione dell'Unione in materia di filiera agroalimentare. Tale programma è in linea con il mandato della Commissione e ne rispecchia le priorità.
- (3) Conformemente all'articolo 118, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2017/625, il capitolo 11 dell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2020/1550 che espone il programma dei controlli della Commissione per l'anno successivo deve essere comunicato agli Stati membri entro la fine di ogni anno. Il capitolo 11 dovrebbe essere aggiornato per rispecchiare il programma dei controlli della Commissione previsti per il 2024.
- (4) È pertanto opportuno modificare di conseguenza l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2020/1550.
- (5) Dato che tale modifica riguarda il programma annuale dei controlli per il 2024, che si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024, è opportuno differire la data di applicazione della presente decisione affinché coincida con tale data,

⁽¹⁾ GU L 95 del 7.4.2017, pag. 1.

⁽²⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2020/1550 della Commissione, del 23 ottobre 2020, che stabilisce il programma pluriennale dei controlli per il periodo 2021-2025 che devono essere eseguiti negli Stati membri dagli esperti della Commissione per verificare l'applicazione della legislazione dell'Unione in materia di filiera agroalimentare (GU L 354 del 26.10.2020, pag. 9).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2020/1550 è modificato conformemente all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

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

Essa si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Fatto a Bruxelles, il 20 settembre 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2020/1550 è così modificato:

1) al sesto comma, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

«Il capitolo 11 espone il programma dei controlli per il 2024.»;

2) il capitolo 11 è sostituito dal seguente:

«11. **Programma dei controlli per il 2024**

Settore	Ambito prioritario	Aspetti interessati nel 2024
Alimenti e sicurezza alimentare	Alimenti di origine animale	Sicurezza delle carni di mammiferi e volatili e dei prodotti a base di tali carni Sicurezza del latte e dei prodotti a base di latte Sicurezza dei prodotti della pesca
	Alimenti di origine non animale	Sicurezza microbiologica
	Residui negli animali vivi e negli alimenti di origine animale	Sicurezza chimica - residui
Mangimi e sicurezza dei mangimi	Sicurezza dei mangimi	Igiene generale dei mangimi (compresi i mangimi medicati) Sottoprodotti di origine animale e prodotti derivati
	Malattie degli animali	Malattie di categoria A a norma del regolamento (UE) 2016/429
Malattie di categoria B e C a norma del regolamento (UE) 2016/429		Malattie dei pesci Sistema di monitoraggio per le malattie di categoria B e di categoria C
Preparazione e prevenzione		Piani di emergenza esaminati nel corso degli audit relativi alla peste suina africana e all'influenza aviaria ad alta patogenicità
Benessere degli animali	In azienda	Tacchini Pesci (compresi macellazione e trasporto)
Sanità delle piante	Focolai di organismi nocivi per le piante	Focolai di organismi nocivi per le piante che costituiscono una grave minaccia
	Spostamenti di piante, prodotti vegetali e altri oggetti all'interno dell'Unione	Passaporti delle piante
	Preparazione e prevenzione	Programmi di indagine fitosanitaria
Prodotti fitosanitari e utilizzo sostenibile dei pesticidi	Prodotti fitosanitari	Sicurezza chimica (autorizzazione, immissione in commercio e utilizzo dei pesticidi, residui di pesticidi)

Settore	Ambito prioritario	Aspetti interessati nel 2024
Qualità degli alimenti	Agricoltura biologica	Agricoltura biologica
Ingresso nell'Unione di animali e merci provenienti da paesi terzi	Controlli ufficiali sugli animali e sulle merci	Animali e merci
Resistenza antimicrobica	Monitoraggio della resistenza antimicrobica dei batteri zoonotici e commensali	Resistenza antimicrobica dei batteri zoonotici e commensali
Aspetti generali della filiera agroalimentare	Follow-up delle raccomandazioni degli audit	Follow-up generale e settoriale delle raccomandazioni degli audit
	Organismi geneticamente modificati (OGM)	OGM
	Eventuali situazioni di emergenza, problemi emergenti e nuovi sviluppi	Situazioni di emergenza, problemi emergenti e nuovi sviluppi»

REGOLAMENTI INTERNI E DI PROCEDURA

DECISIONE n. 37-2023 DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA RELATIVA ALL'ACCESSO DEL PUBBLICAI DOCUMENTI DELLA CORTE

LA CORTE DEI CONTI EUROPEA,

Visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 15, paragrafo 3;

Vista la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare l'articolo 42;

Visto il proprio regolamento interno ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 35;

Visto il regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 ⁽²⁾, ed in particolare gli articoli 258, paragrafo 1, e 259, paragrafo 1;

Visto il regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati ⁽³⁾;

Vista la decisione della Corte dei conti europea n. 6-2019 sulla politica di apertura dei dati e sul riutilizzo dei documenti ⁽⁴⁾;

Vista la decisione n. 41/2021 della Corte dei conti sulle norme di sicurezza per proteggere le informazioni classificate UE (ICUE) ⁽⁵⁾;

Vista la politica della Corte dei conti europea in materia di classificazione delle informazioni ⁽⁶⁾;

Considerando che:

- 1) l'articolo 1, secondo comma, del trattato sull'Unione europea sancisce il principio di trasparenza, affermando che il trattato segna una nuova tappa nel processo di creazione di un'unione sempre più stretta tra i popoli dell'Europa, in cui le decisioni siano prese nel modo più trasparente possibile e il più vicino possibile ai cittadini;
- 2) l'articolo 15, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ribadisce il principio di trasparenza, disponendo che, al fine di promuovere il buon governo e garantire la partecipazione della società civile, le istituzioni, gli organi e gli organismi dell'Unione operano nel modo più trasparente possibile;
- 3) l'articolo 15, paragrafo 3, del TFUE stabilisce che qualsiasi cittadino dell'Unione e qualsiasi persona fisica o giuridica che risieda o abbia la sede sociale in uno Stato membro ha il diritto di accedere ai documenti delle istituzioni, organi e organismi dell'Unione, a prescindere dal loro supporto;
- 4) ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 3, del TFUE, ciascuna istituzione, organo od organismo garantisce la trasparenza dei suoi lavori e definisce nel proprio regolamento interno disposizioni specifiche riguardanti l'accesso ai propri documenti;

⁽¹⁾ GU L 103 del 23.4.2010, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39.

⁽⁴⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/DECISION_ECA_6_2019/ECA-Decision_06-2019_EN.pdf

⁽⁵⁾ GU L 256 del 19.7.2021, pag. 106.

⁽⁶⁾ https://www.eca.europa.eu/ContentPagesDocuments/Legal_framework/Information_Classification_Policy_EN.pdf

- 5) la trasparenza accresce la legittimità, l'efficacia e la responsabilità dell'amministrazione, rafforzando di conseguenza i principi della democrazia; e che, a tale fine, vadano promosse le buone prassi amministrative sull'accesso ai documenti;
- 6) taluni interessi pubblici e privati dovrebbero nondimeno essere tutelati mediante eccezioni al principio dell'accesso del pubblico ai documenti: in particolare, l'applicazione delle norme internazionali di audit sulla riservatezza delle informazioni relative agli audit;

DECIDE:

Articolo 1

Finalità

La finalità della presente decisione è definire le condizioni, i limiti e le procedure in base alle quali la Corte dei conti europea (di seguito «la Corte») concede al pubblico di accedere ai documenti da essa detenuti.

Articolo 2

Beneficiari e ambito di applicazione

1. Nel quadro e nei limiti delle disposizioni previste dalla presente decisione e delle norme internazionali che disciplinano la riservatezza delle informazioni relative agli audit, ogni cittadino dell'Unione e ogni altra persona fisica o giuridica che risieda o che abbia sede legale in uno Stato membro ha diritto di accedere ai documenti della Corte.
2. In base agli stessi principi, condizioni e limitazioni, la Corte può concedere l'accesso ai documenti a qualsiasi persona fisica o giuridica che non risieda o che non abbia sede legale in uno Stato membro.
3. La presente decisione non pregiudica i diritti di accesso del pubblico ai documenti detenuti dalla Corte che possano derivare da strumenti di diritto internazionale o da atti che li recepiscano.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente decisione, valgono le seguenti definizioni:

- 1) «documento»: qualsiasi contenuto informativo, a prescindere dal suo supporto (testo su supporto cartaceo o elettronico, registrazione sonora, visiva o audiovisiva) elaborato o ricevuto e detenuto dalla Corte e riguardante una questione relativa alle sue politiche, attività e decisioni;
- 2) «terzo»: qualsiasi persona fisica o giuridica, o qualsiasi entità esterna alla Corte, compresi gli Stati membri, i paesi non-UE e le altre istituzioni e gli altri organi e organismi dell'UE o altre organizzazioni non facenti parte dell'UE.

Articolo 4

Eccezioni

1. La Corte rifiuta l'accesso a un documento la cui divulgazione arrechi pregiudizio alla tutela di quanto segue:
 - a) l'interesse pubblico, in ordine:
 - alla sicurezza pubblica,
 - alla difesa e alle questioni militari,
 - alle relazioni internazionali,
 - alla politica finanziaria, monetaria o economica dell'Unione europea o di uno Stato membro;

b) la vita privata e l'integrità degli individui e dei loro dati personali, in particolare in conformità con la legislazione dell'UE sulla protezione dei dati personali.

2. In conformità con le norme sulla riservatezza di cui agli articoli 258, paragrafo 1, e 259, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, e con quelle contenute in corrispondenti disposizioni di altri strumenti giuridici dell'UE, la Corte rifiuta l'accesso alle osservazioni preliminari formulate nel quadro dei suoi audit. Essa può anche rifiutare l'accesso ai documenti utilizzati per la preparazione di tali osservazioni.

3. La Corte rifiuta l'accesso a un documento la cui divulgazione arrechi pregiudizio alla tutela di quanto segue:

- gli interessi commerciali di una persona fisica o giuridica;
- la proprietà intellettuale;
- le procedure giurisdizionali, arbitrali e di risoluzione delle controversie e la consulenza legale;
- gli obiettivi delle attività ispettive, di indagine e di revisione contabile.

4. L'accesso ai seguenti documenti viene rifiutato nel caso in cui la divulgazione degli stessi pregiudichi il processo decisionale della Corte:

- a) documenti redatti per uso interno dalla Corte o da essa ricevuti, relativi ad una questione su cui la stessa non abbia ancora adottato una decisione;
- b) documenti contenenti pareri per uso interno, facenti parte di deliberazioni e consultazioni preliminari in seno alla Corte, anche una volta adottata la decisione.

5. Nonostante le eccezioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4, la Corte decide di permettere l'accesso integrale o parziale ad un documento, qualora vi sia un interesse pubblico prevalente alla divulgazione.

6. L'interesse pubblico prevalente invocato per giustificare la divulgazione deve presentare un carattere sia oggettivo che generale. La persona che fa valere l'esistenza di un interesse pubblico prevalente invoca concretamente le circostanze che giustificano la divulgazione dei documenti in questione.

7. Se solo alcune parti del documento richiesto sono interessate da una delle eccezioni sopraindicate, le parti restanti del documento sono divulgate. L'accesso parziale può comportare, ad esempio, la minimizzazione dei dati (anonimizzazione o pseudonimizzazione del contenuto), l'oscuramento o la cancellazione di alcuni contenuti o la rimozione di una o più pagine del documento.

8. Le eccezioni di cui al presente articolo si applicano fatto salvo quanto disposto in materia di accesso del pubblico agli archivi storici della Comunità economica europea e della Comunità europea dell'energia atomica dal regolamento (CEE, Euratom) n. 354/83 del Consiglio ⁽⁷⁾ e successive modifiche.

9. Il presente articolo lascia impregiudicate le disposizioni di cui all'articolo 5.

Articolo 5

Documenti di un terzo

1. Qualora una domanda di accesso riguardi un documento detenuto dalla Corte, ma di cui essa non sia l'autore, la Corte ne accusa ricevuta e indica la persona, l'istituzione o l'organo o organismo a cui detta domanda deve essere indirizzata.

2. Qualora un documento sia stato prodotto insieme ad un terzo, la Corte lo consulta prima di prendere una decisione.

⁽⁷⁾ Regolamento (CEE, Euratom) n. 354/83 del Consiglio, del 1° febbraio 1983, che rende accessibili al pubblico gli archivi storici della Comunità economica europea e della Comunità europea dell'energia atomica (GU L 43 del 15.2.1983, pag. 1).

*Articolo 6***Documenti della Corte «sensibili» e «classificati UE»**

1. I documenti della Corte «sensibili» e «classificati UE» sono documenti classificati in conformità rispettivamente della politica della Corte in materia di classificazione delle informazioni o della decisione n. 41/2021.
2. Le domande di accesso a tali documenti sono trattate unicamente dal personale della Corte che ha il diritto di prendere visione di tali documenti. Queste stesse persone valutano inoltre se sia possibile fare riferimento a documenti della Corte «sensibili» o «classificati UE» nel rispondere alle domande di accesso ai documenti.
3. L'accesso a documenti «sensibili» o «classificati UE» è consentito solo previa declassificazione degli stessi. Ove la Corte decida di rifiutare l'accesso a tali documenti, essa motiva la propria decisione in modo tale da non pregiudicare la tutela degli interessi di cui all'articolo 4.

*Articolo 7***Domande**

1. Le domande di accesso ai documenti devono essere presentate per iscritto, preferibilmente usando il modulo di contatto ⁽⁸⁾ disponibile sul sito della Corte, in una delle lingue ufficiali dell'Unione. In circostanze eccezionali, le domande di accesso ai documenti possono essere inviate per posta.
2. Le domande di accesso ai documenti devono essere sufficientemente precise e contenere, in particolare, elementi che consentano l'identificazione del/dei documento/i richiesto/i nonché il nominativo e i recapiti del richiedente.
3. I richiedenti non sono tenuti a motivare le proprie richieste.
4. Qualora una domanda non sia sufficientemente precisa o non sia possibile identificare i documenti richiesti, la Corte chiede al richiedente di fornire chiarimenti relativi alla domanda e fornisce assistenza al riguardo.
5. I termini di cui all'articolo 8 decorrono unicamente dal momento in cui la Corte ha ricevuto i chiarimenti richiesti.
6. In caso di domande relative a documenti voluminosi o ad un numero elevato di documenti, la Corte può contattare il richiedente in maniera informale per cercare di trovare una soluzione adeguata.

*Articolo 8***Trattamento delle domande iniziali**

1. Le domande di accesso ai documenti sono trattate dal servizio informazioni della Corte (ECA-Info).
2. I richiedenti riceveranno quanto prima una conferma dell'avvenuta ricezione.
3. A seconda dell'oggetto della domanda, il servizio ECA-Info consulta il servizio competente e, ove applicabile, il responsabile della protezione dei dati e/o il responsabile della sicurezza delle informazioni, per decidere come gestire la domanda. L'autorità competente a decidere sulla risposta da fornire alla domanda iniziale di accesso ad un documento è il segretario generale, che può delegare tale potere.
4. Entro al massimo un mese dalla registrazione di una domanda, la Corte concede l'accesso al documento richiesto, secondo le modalità di cui all'articolo 11, oppure risponde per iscritto motivando il rifiuto totale o parziale ed informa il richiedente del suo diritto di chiedere alla Corte, ai sensi dell'articolo 9, di riesaminare la sua decisione.

⁽⁸⁾ <https://www.eca.europa.eu/it/contact>

5. Qualora la domanda riguardi documenti voluminosi o ad un numero elevato di documenti, o richieda una consultazione interna o la consultazione di un terzo, il termine di cui al paragrafo 4 può essere prorogato di un mese, a condizione di inviarne tempestiva notifica al richiedente e di fornire le relative motivazioni.
6. Nel caso i membri del personale della Corte ricevano personalmente una richiesta di accesso ai documenti, la trasmettono prontamente al servizio ECA-Info.

Articolo 9

Domande di conferma

1. Nel caso di un rifiuto totale o parziale, il richiedente può, entro un mese dalla ricezione della risposta della Corte, inviare una domanda di conferma al presidente della Corte, in cui chiede alla Corte di riesaminare la propria posizione.
2. Anche in assenza di risposta della Corte entro i termini di cui all'articolo 8, il richiedente ha facoltà di presentare una domanda di riesame.
3. Le domande di conferma sono soggette agli stessi requisiti delle domande iniziali di cui all'articolo 7.

Articolo 10

Trattamento delle domande di conferma

1. Al ricevimento di una domanda di conferma, il presidente della Corte consulta il servizio giuridico e, a seconda dell'oggetto della domanda, il servizio competente e, ove applicabile, il responsabile della protezione dei dati e/o il responsabile della sicurezza delle informazioni.
2. Entro al massimo un mese dalla registrazione di una domanda di conferma, la Corte concede l'accesso al documento richiesto, secondo le modalità di cui all'articolo 11, oppure risponde per iscritto motivando il rifiuto totale o parziale.
3. In caso di rifiuto totale o parziale, la Corte è tenuta ad informare il richiedente dei mezzi di cui questi dispone, vale a dire l'avvio di un ricorso giurisdizionale contro la Corte e/o la presentazione di una denuncia al Mediatore, a norma rispettivamente degli articoli 263 e 228 del TFUE.
4. In casi eccezionali, ad esempio qualora la domanda riguardi documenti voluminosi o ad un numero elevato di documenti, o richieda una consultazione interna o la consultazione di un terzo, il termine di cui al paragrafo 2 può essere prorogato di un mese, purché il richiedente ne sia previamente informato mediante comunicazione motivata.
5. In assenza di risposta della Corte entro i termini sopra indicati, la domanda s'intende respinta ed il richiedente ha il diritto di avvalersi ai mezzi di cui al paragrafo 3.

Articolo 11

Accesso a seguito di una domanda

1. I documenti vengono forniti in una versione e in un formato già esistenti (preferibilmente quello elettronico, utilizzando i mezzi approvati dalla Corte per garantire la sicurezza delle informazioni), tenendo conto della preferenza espressa dal richiedente. La Corte non è tenuta a creare un nuovo documento o a raccogliere informazioni per il richiedente.
2. In caso di documenti voluminosi o difficili da maneggiare, il richiedente può essere invitato a consultarli in loco, concordando data ed ora con la Corte.
3. Il costo della produzione e dell'invio delle copie può essere posto a carico del richiedente, ma non può superare i costi effettivamente sostenuti. La consultazione in loco, la riproduzione di meno di 20 pagine di formato A4 e l'accesso diretto sotto forma elettronica sono gratuiti.

4. Se un documento è già accessibile al pubblico, la Corte può soddisfare l'obbligo di concedere l'accesso informando il richiedente in merito alle modalità con cui ottenerlo.

Articolo 12

Riproduzione di documenti

1. I documenti divulgati ai sensi della presente decisione non possono essere riprodotti o sfruttati a fini commerciali senza previa autorizzazione scritta della Corte.
2. La presente decisione non pregiudica le disposizioni in materia di diritto d'autore, che possono limitare il diritto di terzi di riprodurre o sfruttare i documenti divulgati, e la decisione della Corte n. 6-2019.

Articolo 13

Portale Trasparenza

1. Per assicurare l'efficacia dei diritti sanciti dalla presente decisione, il sito della Corte include un portale Trasparenza.
2. I documenti a cui si fa riferimento all'interno del portale Trasparenza sono, nella misura del possibile, accessibili direttamente attraverso hyperlink.

Articolo 14

Disposizioni finali

1. La decisione n. 12-2005 della Corte dei conti del 10 marzo 2005 è abrogata.
2. La presente decisione viene pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
3. Entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Lussemburgo, il 13 luglio 2023

Per la Corte dei conti europea
Tony MURPHY
Presidente

RETTIFICHE

Rettifica della decisione (PESC) 2023/432 del Consiglio, del 25 febbraio 2023, che modifica la decisione 2014/145/PESC concernente misure restrittive relative ad azioni che compromettono o minacciano l'integrità territoriale, la sovranità e l'indipendenza dell'Ucraina

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 100 del 13 aprile 2023)

La rettifica è da considerare nulla e non avvenuta.

Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2023/429 del Consiglio, del 25 febbraio 2023, che attua il regolamento (UE) n. 269/2014 concernente misure restrittive relative ad azioni che compromettono o minacciano l'integrità territoriale, la sovranità e l'indipendenza dell'Ucraina

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 100 del 13 aprile 2023)

La rettifica è da considerarsi nulla e non avvenuta.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



■ Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea
L-2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT