



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sull'interazione e sulla convergenza tra il regolamento FuelEU Maritime e il
regolamento MRV dell'UE nel settore del trasporto marittimo**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'interazione e sulla convergenza tra il regolamento FuelEU Maritime e il regolamento MRV dell'UE nel settore del trasporto marittimo

I. Introduzione

L'UE ha adottato vari atti legislativi che sono alla base della decarbonizzazione del settore marittimo. Tali atti mirano ad aumentare l'uso di combustibili e tecnologie a basse emissioni di carbonio e sostenibili da parte delle navi che fanno scalo presso i porti dell'UE. La presente relazione si concentra principalmente su due di detti atti:

- 1) il regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, 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 ("regolamento FuelEU Maritime") entrato in vigore il 12 ottobre 2023 e pienamente applicabile dal 1° gennaio 2025. Questo regolamento richiede la riduzione graduale dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi di grandi dimensioni e impone l'uso di alimentazione elettrica da terra (OPS – *on-shore power supply*) presso determinati porti europei a partire dal 2030;
- 2) il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio², 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 ("regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo") impone alle navi di grandi dimensioni che fanno scalo presso i porti dello Spazio economico europeo (SEE) di monitorare e comunicare annualmente le emissioni di gas a effetto serra verificate e altri dati concernenti l'efficienza energetica. Il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo è stato riveduto nel 2023 a seguito dell'estensione del sistema di scambio di quote di emissione ("ETS") dell'UE alle emissioni del trasporto marittimo³.

L'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento FuelEU Maritime impone alla Commissione europea di presentare al Parlamento e al Consiglio una relazione in cui "esamina l'interazione e la convergenza" tra tale regolamento e il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo.

La Commissione ha pertanto effettuato una prima analisi comparativa del regolamento FuelEU Maritime e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e dei relativi atti delegati e di esecuzione. Sono state prese in considerazione anche le prime esperienze acquisite attraverso l'attuazione effettiva di tali atti.

Dato che il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo fornisce un quadro per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica dei dati per gli elementi marittimi della direttiva EU ETS⁴, anche gli elementi di tale direttiva sono oggetto della presente relazione, se del caso.

Nel gennaio 2024 l'EU ETS è stato esteso al settore marittimo. Da allora le società di navigazione sono tenute ad acquistare e restituire quote di emissioni EU ETS per ogni tonnellata di emissioni di CO₂ (o CO₂ equivalente) comunicate nell'ambito del sistema EU ETS.

Durante il processo di elaborazione del regolamento FuelEU Maritime e della revisione del 2023 del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, e nel contesto dei negoziati con il Parlamento e il Consiglio, sono stati compiuti sforzi per allineare i due atti nella misura del possibile e creare un quadro che preveda una conformità semplificata per i soggetti regolamentati, i verificatori e le autorità di riferimento degli Stati membri.

I due regolamenti sono interconnessi in quanto a norma del regolamento FuelEU Maritime tutti i dati comunicati ai fini del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo dovrebbero essere utilizzati, ove necessario, per verificare la conformità al regolamento FuelEU Maritime, al fine di limitare gli oneri amministrativi imposti alle società, ai verificatori e alle autorità competenti.

Tuttavia i due regolamenti presentano aspetti distinti in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica, in quanto l'elaborazione delle proposte della Commissione per il regolamento FuelEU Maritime, la revisione del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e l'inclusione del settore marittimo nell'EU ETS, nonché i rispettivi negoziati con il Parlamento e il Consiglio, si sono svolti separatamente, sebbene con sovrapposizioni temporali parziali.

Di conseguenza è opportuno approfondire l'esame e l'analisi di tali atti al fine di:

- fare il punto sulle differenze e sulle discrepanze tra le principali disposizioni dei regolamenti;
- valutare le sfide derivanti dall'obbligo di rispettare contemporaneamente entrambi i regolamenti; e
- presentare possibili modalità per allinearli ulteriormente e migliorarne la coerenza.

Le risultanze di tali attività di esame ed analisi sono destinate a fornire informazioni sulle possibili opportunità di razionalizzazione delle prescrizioni amministrative in linea con gli impegni in materia di semplificazione amministrativa generale stabiliti nella bussola per la competitività dell'UE.

Ambito di applicazione dei regolamenti

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 (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

³ Regolamento (UE) 2023/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 105, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

⁴ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

Soglie a livello di dimensioni

Per quanto riguarda le dimensioni delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti analizzati, il regolamento FuelEU Maritime si applica alle navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, che effettuano tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali. Analogamente, il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate e, a decorrere dal 1° gennaio 2025, alle navi da carico di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate e alle navi offshore di stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate che rientrano in una delle categorie di cui all'allegato I del regolamento⁵.

Ambito di applicazione geografico

Le attività di comunicazione a norma del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo riguardano il consumo di combustibile e le emissioni di gas a effetto serra di tutte le tratte internazionali intra-UE ed extra-UE (tratte tra porti dell'UE e di paesi terzi) e le attività di una nave che si svolgono all'interno di porti dell'UE. Il regolamento FuelEU Maritime presenta il medesimo ambito di applicazione in materia di comunicazione, ma al fine di rispecchiare equamente la quota delle emissioni dell'UE, deve essere contabilizzata soltanto la metà (50 %) del consumo di combustibile/energia utilizzato nelle tratte internazionali al di fuori dell'UE. La stessa norma è applicata nel contesto della direttiva EU ETS.

Il regolamento FuelEU Maritime considera le tratte tra l'UE e le regioni ultraperiferiche di qualsiasi Stato membro dell'UE allo stesso modo delle tratte internazionali da/verso paesi non SEE (pertanto si considera il 50 % del consumo di combustibile/energia utilizzato). Ai sensi del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, tali tratte sono invece considerate come tratte intra-UE (pertanto il 100 % delle emissioni rientra nell'ambito di applicazione). Tuttavia, a norma della direttiva EU ETS, le società di navigazione non sono tenute a pagare fino al dicembre 2030 per le emissioni derivanti dalle tratte tra un porto situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro, comprese le tratte tra porti all'interno di una regione ultraperiferica e quelle tra porti nelle regioni ultraperiferiche dello stesso Stato membro [cfr. sezione seguente dedicata alle esenzioni].

Emissioni soggette all'ambito di applicazione dei regolamenti

Per quanto concerne la contabilizzazione delle emissioni derivanti da combustibili, la direttiva EU ETS e il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo riguardano le emissioni di gas a effetto serra dallo scarico, note anche come emissioni a valle o emissioni "dal serbatoio alla scia" (*tank-to-wake*). Ciò è dovuto al fatto che le emissioni a monte (note anche come emissioni "dal pozzo al serbatoio", ossia *well-to-tank*), legate alla produzione di combustibili, sono già oggetto di altri settori ETS e il loro conteggio come parte delle quote assegnate al settore del trasporto marittimo potrebbe portare a una possibile doppia considerazione di rilasci, scambi e dichiarazioni. Il regolamento FuelEU Maritime riguarda tanto le emissioni "dal pozzo al serbatoio" quanto quelle "dal serbatoio alla scia" al fine di garantire che si tenga conto di tutte le prestazioni in termini di emissioni delle varie fonti di energia.

Il regolamento FuelEU Maritime, il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e la direttiva EU ETS si basano sui criteri di sostenibilità, comprese le soglie minime di emissioni di gas a effetto serra stabilite nella direttiva sulle energie rinnovabili⁶, per la conversione delle materie prime rinnovabili in combustibili, compreso il pertinente sistema di certificazione. Il regolamento FuelEU Maritime limita ulteriormente l'insieme di combustibili ammissibili escludendo le materie prime derivanti da colture alimentari e foraggiere. I combustibili prodotti a partire da tali materie prime sono trattati come combustibili fossili ai sensi del regolamento FuelEU Maritime.

Fonti di energia

L'approvvigionamento da parte di navi di determinate fonti di energia diverse dal combustibile, quali l'energia elettrica da terra e l'energia eolica, che non può essere monitorato durante le tratte, ma che contribuisce all'uso dell'energia di una nave e quindi ai suoi obiettivi di decarbonizzazione, è disciplinato dal regolamento FuelEU Maritime ma non dal regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo. Per l'energia elettrica da terra e per l'energia eolica sono pertanto necessari un monitoraggio o calcoli supplementari ai fini del regolamento FuelEU Maritime.

Esenzioni

Per quanto concerne l'ambito di applicazione, vi sono differenze tra le esenzioni consentite dal regolamento FuelEU Maritime e dalla direttiva EU ETS.

Tanto il regolamento FuelEU Maritime quanto la direttiva EU ETS consentono agli Stati membri di esentare le tratte effettuate da navi passeggeri verso le isole con meno di 200 000 residenti permanenti. Esistono tuttavia delle differenze. Per l'ETS, le esenzioni possono applicarsi alle tratte tra un porto di un'isola soggetta alla giurisdizione dello Stato membro richiedente che non dispone di collegamenti stradali o ferroviari con il continente e ha meno di 200 000 residenti permanenti e un porto sotto la giurisdizione dello stesso Stato membro. Per quanto riguarda il regolamento FuelEU Maritime, le esenzioni possono applicarsi alle 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. Tali esenzioni si applicano anche alle attività svolte all'interno di un porto da navi pertinenti in relazione a tratte esentate.

A norma del regolamento FuelEU Maritime e della direttiva EU ETS, gli Stati membri possono esentare le navi passeggeri e le navi ro-pax nel caso della direttiva EU ETS che effettuano tratte transnazionali nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico per determinate tratte.

⁵ Regolamento delegato (UE) 2024/3214 della Commissione, del 16 ottobre 2024, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per il monitoraggio delle emissioni di gas a effetto serra delle navi offshore e l'attribuzione di un fattore di emissione pari a zero ai combustibili sostenibili

(GU L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj).

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Gli Stati membri possono inoltre esentare dall'applicazione del regolamento FuelEU Maritime le navi passeggeri che forniscono servizi di trasporto marittimo nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico per le rotte tra i loro porti continentali e i porti situati su un'isola o nelle città di Ceuta e Melilla. La direttiva EU ETS non prevede tali esenzioni.

Infine, a norma del regolamento FuelEU Maritime, gli Stati membri possono introdurre esenzioni per le tratte effettuate tra porti di regioni ultraperiferiche. La direttiva EU ETS prevede una deroga temporanea automatica (ossia senza necessità di notifica) fino alla fine del 2030 per le tratte tra un porto situato in una regione ultraperiferica di uno Stato membro e un porto situato nello stesso Stato membro, compresi i porti situati nella stessa regione ultraperiferica e in un'altra regione ultraperiferica dello stesso Stato membro.

Per tutte le esenzioni di cui sopra, il regolamento FuelEU Maritime e la direttiva EU ETS utilizzano date finali diverse. Il primo prevede che le esenzioni possano applicarsi fino al 31 dicembre 2029, mentre la seconda fino al 31 dicembre 2030.

Disposizioni relative alla classe ghiaccio e alla navigazione fra i ghiacci

Il regolamento FuelEU Maritime, il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e la direttiva EU ETS contengono tutti disposizioni relative alla classe ghiaccio della nave e alla navigazione fra i ghiacci, anche se secondo un formato diverso. Al fine di attenuare i costi aggiuntivi per le navi di classe ghiaccio, il regolamento FuelEU Maritime consente alle società di navigazione di chiedere che l'energia aggiuntiva utilizzata a causa della classe ghiaccio della nave e quella impiegata in considerazione della navigazione in condizioni di ghiaccio sia esclusa dal calcolo del saldo di conformità. A norma della direttiva EU ETS, tali società possono restituire il 5 % in meno di quote rispetto al totale delle emissioni verificate rilasciate dalle loro navi di classe ghiaccio fino al 31 dicembre 2030.

Porti di trasbordo di container limitrofi

Al fine di ridurre i rischi di scali elusivi e di delocalizzazione delle attività di trasbordo, tanto il regolamento FuelEU Maritime quanto la direttiva EU ETS impongono alla Commissione di individuare e aggiornare l'elenco dei "porti di trasbordo di container limitrofi". Le soste presso tali porti sono escluse dalla definizione di "porto di scalo" ai fini delle attività di monitoraggio, comunicazione e verifica. I criteri per individuare tali porti nel contesto del regolamento FuelEU Maritime e della direttiva EU ETS sono identici. Tuttavia i calendari per l'aggiornamento degli elenchi non sono allineati. Di conseguenza differenze nei dati potrebbero comportare differenze negli elenchi applicati.

Conclusioni:

- la maggior parte delle differenze in relazione all'ambito di applicazione dei regolamenti è giustificata dalle scelte effettuate dal Parlamento e dal Consiglio. Eventuali adeguamenti dell'ambito di applicazione, quali il tipo di nave, dovrebbero essere esaminati ulteriormente alla luce dei vantaggi derivanti da una maggiore coerenza tra le norme sopra illustrate;
- si potrebbe esaminare la possibilità di aumentare la convergenza per quanto riguarda l'ammissibilità, la determinazione delle emissioni e l'intensità dei gas a effetto serra dei combustibili utilizzati a bordo secondo le norme sopra illustrate;
- al fine di agevolare l'attuazione, si potrebbe esaminare l'ulteriore allineamento delle disposizioni sulle esenzioni applicabili a norma del regolamento FuelEU Maritime e della direttiva EU ETS. Tuttavia tale attività dovrebbe tenere conto del fatto che dette differenze costituiscono scelte specifiche effettuate dai legislatori;
- i calendari per la revisione dell'elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi potrebbero essere armonizzati al fine di semplificare l'attuazione.

II. Soggetti responsabili

Il regolamento FuelEU Maritime, la direttiva EU ETS e il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo definiscono gli organismi responsabili per la loro attuazione. Tali definizioni sono simili ma non identiche e detta circostanza potrebbe portare a una situazione in cui una società di navigazione decida di avere un soggetto responsabile diverso per la direttiva EU ETS e il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo rispetto a quello per il regolamento FuelEU Maritime.

Il soggetto responsabile ai sensi del regolamento FuelEU Maritime deve sempre essere la società ISM, il soggetto giuridico che gestisce la nave conformemente al codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM – *International Safety Management*). A seconda degli accordi contrattuali e operativi, la società ISM dovrebbe essere l'armatore o qualsiasi organizzazione o persona diversa dall'armatore che abbia accettato di assumersi tutti i compiti e tutte le responsabilità imposti dal codice ISM. Se un armatore è responsabile della conformità della propria nave al codice ISM, l'armatore è tanto la società ISM quanto il soggetto responsabile della conformità rispetto al regolamento FuelEU Maritime. Nei casi in cui l'armatore abbia delegato le responsabilità di rispettare il codice ISM a qualsiasi altra organizzazione o persona (che abbia accettato di assumersi tali responsabilità), tale organizzazione o persona diventerà la società ISM e il soggetto responsabile della conformità rispetto al regolamento FuelEU Maritime.

Ai sensi del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, lo stesso soggetto deve essere responsabile tanto per la direttiva EU ETS quanto per il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo. Ai sensi della direttiva EU ETS e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, il soggetto responsabile per la conformità per quanto riguarda le emissioni di una determinata nave può essere in alternativa l'armatore (ossia il proprietario registrato) o la società ISM. Se la società ISM è distinta dall'armatore, il proprietario registrato e la società ISM devono concordare contrattualmente chi sia il soggetto che si assumerà la responsabilità del rispetto degli obblighi di cui alla direttiva EU ETS e al regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo. In assenza di una decisione esplicita da parte del proprietario registrato e della società ISM, il proprietario registrato sarà considerato responsabile del rispetto degli obblighi di cui alla direttiva EU ETS e al regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo.

Autorità responsabili

Lo "Stato di riferimento" nei confronti di una società responsabile dell'applicazione di FuelEU quale definito nel regolamento FuelEU Maritime è determinato utilizzando le stesse norme applicate per determinare l'"autorità di riferimento responsabile" di cui alla direttiva EU ETS nei confronti di una società di navigazione. Tuttavia, data la possibilità che in determinate situazioni la società responsabile di una nave possa non essere la stessa per il regolamento FuelEU Maritime, da un lato, e per il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e la direttiva EU ETS, dall'altro (cfr. sopra), è possibile che la stessa nave sia soggetta a due Stati membri di riferimento diversi, uno per il regolamento FuelEU Maritime e l'altro per la direttiva EU ETS e il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo.

All'interno di uno Stato membro possono essere nominate autorità diverse responsabili dell'amministrazione del regolamento FuelEU Maritime, da un lato, e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e della direttiva EU ETS, dall'altro, ma spetta allo Stato membro decidere se sia meglio conferire tale competenza alla medesima autorità.

Conclusioni:

- è opportuno effettuare un ulteriore esame dei soggetti responsabili ai sensi del regolamento FuelEU Maritime, della direttiva EU ETS e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo al fine di stabilire se un'interpretazione e una definizione allineate del soggetto regolamentato apporterebbero un'ulteriore semplificazione e per chi. In tale contesto, è opportuno tenere conto del fatto che la direttiva EU ETS esamina la conformità a livello di società e che il regolamento FuelEU Maritime prevede obblighi in relazione alle navi.

III. Monitoraggio, registrazione e comunicazione

Piani di monitoraggio

A norma tanto del regolamento FuelEU Maritime quanto del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, le società devono presentare al verificatore un piano di monitoraggio per ciascuna delle loro navi indicante le informazioni necessarie per soddisfare gli obblighi di comunicazione. A causa delle diverse prescrizioni, gli operatori devono presentare due piani di monitoraggio distinti, uno conformemente al regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e l'altro conformemente al regolamento FuelEU Maritime. I due piani presentano una struttura analoga e possono essere prodotti nel sistema informatico THETIS MRV. Una volta presentati, i due piani di monitoraggio seguono processi indipendenti in termini di flusso di lavoro.

Nella pratica il THETIS MRV funge da sportello unico per le società di navigazione, consentendo la trasmissione complementare di dati ai fini tanto del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo/della direttiva EU ETS quanto del regolamento FuelEU Maritime. Tutti i dati monitorati e registrati a norma del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo saranno utilizzati per i calcoli nell'ambito del regolamento FuelEU Maritime, previa conferma da parte del verificatore FuelEU, se diverso dal verificatore MRV. Gli stessi dati MRV nel settore del trasporto marittimo possono essere utilizzati anche per aggregare i dati pertinenti per le relazioni a livello di società ai sensi della direttiva EU ETS.

Comunicazione per tratta

A norma del regolamento FuelEU Maritime e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, in linea di principio i dati sono monitorati a livello di tratta. Tuttavia, a norma del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, non è obbligatorio comunicare i dati per singola tratta, il che significa che le società possono comunicare i dati richiesti su base aggregata annuale. Nella pratica, tuttavia, THETIS MRV consente di registrare e comunicare i dati per singola tratta come opzione volontaria ai sensi del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo.

Deroghe al monitoraggio per tratta

A titolo di deroga, il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo consente alle società di navigazione di monitorare il consumo di combustibile e le emissioni di gas a effetto serra per determinate navi soltanto su base annuale. La deroga si applica alle navi che effettuano più di 300 tratte l'anno, esclusivamente intra-UE. Tali deroghe non sono previste dal regolamento FuelEU Maritime.

Ripartizione del consumo di combustibile/energia per ambito di applicazione geografico

Il regolamento FuelEU Maritime consente l'assegnazione gratuita/la redistribuzione del combustibile utilizzato durante l'intero periodo di riferimento alla parte intra-UE o extra-UE della distanza percorsa, indipendentemente dal fatto che il combustibile/l'energia sia stato utilizzato o sia stata utilizzata effettivamente in tale tratta specifica. Il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e la direttiva EU ETS impongono la comunicazione del tipo di combustibile pertinente in associazione al tipo esatto di tratta durante la quale il combustibile è stato consumato. Ciò incide sull'assegnazione dei combustibili a più bassa intensità di gas a effetto serra (e sull'attribuzione di un fattore di emissione pari a zero ai fini della direttiva EU ETS).

Conclusioni:

- le soluzioni informatiche applicate in THETIS MRV riducono l'onere legato alla presentazione di due piani di monitoraggio distinti. Tuttavia si potrebbe esaminare la fattibilità di una fusione dei due piani di monitoraggio e se una tale iniziativa possa semplificare ulteriormente le attività di comunicazione.
- Ci sono delle differenze in termini di obblighi di comunicazione sull'energia utilizzata all'interno dei porti e durante le tratte. Inoltre, a differenza del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, il regolamento FuelEU Maritime non prevede deroghe per consentire a determinate navi di monitorare annualmente il loro consumo di combustibile e le loro emissioni, anziché monitorare ogni singola tratta. Si potrebbe esaminare la possibilità di allineare ulteriormente tali elementi.

IV. Verifica

Il sistema di verifica applicabile a norma del regolamento FuelEU Maritime si basa in larga misura sul sistema istituito a norma del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, ma vi sono alcune differenze, che sono analizzate in appresso.

Obblighi e principi generali applicabili ai verificatori e alle procedure di verifica

Gli obblighi e i principi per i verificatori e le procedure di verifica, specificati negli atti di esecuzione e delegati adottati a norma del regolamento FuelEU Maritime e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, sono in larga misura allineati⁷. Una

⁷ Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2027 della Commissione, del 26 luglio 2024, relativo alle attività di verifica a norma del regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj) e regolamento delegato (UE) 2023/2917 della Commissione, del 20 ottobre 2023, relativo alle attività di verifica, all'accreditamento dei verificatori e all'approvazione dei piani di monitoraggio da parte delle autorità di riferimento in applicazione del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la

differenza consiste nel fatto che, a differenza del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, ai sensi del regolamento FuelEU Maritime in caso di variazione del verificatore, i piani di monitoraggio devono essere rivalutati dal nuovo verificatore.

Accreditamento

Le specifiche relative alle norme per l'accreditamento dei verificatori a norma del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e del regolamento FuelEU Maritime sono stabilite in atti delegati⁸. Le disposizioni di tali atti sono identiche o in gran parte simili.

Conclusioni:

- le norme per la verifica e l'accreditamento dei verificatori sono aspetti stabiliti tanto nel regolamento FuelEU Maritime quanto nel regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e ulteriormente specificati in atti delegati e di esecuzione distinti. Le differenze tra le norme sono minime e derivano principalmente dai diversi flussi di lavoro e ruoli dei verificatori nell'ambito dei diversi atti.

V. Applicazione

Ordine di espulsione/sequestro

A norma del regolamento FuelEU Maritime e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, se una nave non rispetta i suoi obblighi per due o più periodi di riferimento consecutivi, gli Stati membri possono emettere un ordine di espulsione. Tuttavia lo Stato di bandiera non può rifiutare l'ingresso in porto a navi battenti la sua bandiera.

Obbligo di tenere a bordo un documento di conformità valido

A norma del regolamento FuelEU Maritime, le navi che non hanno effettuato tratte rientranti nel suo ambito di applicazione durante un periodo di riferimento sono comunque tenute a tenere a bordo un documento di conformità valido (un documento specifico per una nave, rilasciato a una società da un verificatore, che conferma che tale nave ha rispettato il regolamento FuelEU Maritime per uno specifico periodo di riferimento) durante il periodo di verifica. Il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo stabilisce l'obbligo di tenere a bordo un documento di conformità valido soltanto per le navi che hanno effettuato tratte rientranti nel suo ambito di applicazione durante il periodo di riferimento. Nel caso delle navi non attive (ossia per le quali nessuna attività rientra nell'ambito di applicazione del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo), tale regolamento non vieta la presentazione di una comunicazione delle emissioni verificate con emissioni zero al fine di ottenere un documento di conformità valido.

Obbligo dello Stato di bandiera

Il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo stabilisce che ciascuno Stato membro deve adottare tutte le misure necessarie per assicurare la conformità ai requisiti di monitoraggio e comunicazione da parte delle navi battenti la sua bandiera. Di contro, ai sensi del regolamento FuelEU Maritime, gli Stati membri non sono tenuti a effettuare controlli su navi battenti la loro bandiera.

Rilascio del documento di conformità FuelEU

In linea di principio, a norma del regolamento FuelEU Maritime e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, il verificatore è competente per il rilascio del documento di conformità. Tuttavia, a norma del regolamento FuelEU Maritime, se è dovuta una sanzione FuelEU, il documento deve essere rilasciato dall'autorità competente dello Stato di riferimento. Inoltre, ai sensi di FuelEU, l'autorità competente può revocare documenti di conformità precedentemente rilasciati qualora siano individuate inesattezze o difformità nei dati comunicati, il che non avviene invece ai sensi del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo.

Ispezioni

Tanto il regolamento FuelEU Maritime quanto il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo impongono alle autorità competenti dello Stato di approdo di includere i controlli del documento di conformità nell'ambito delle loro ispezioni (effettuate conformemente alla direttiva 2009/16/CE)⁹.

Sanzioni

A norma del regolamento FuelEU Maritime e del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, gli Stati membri devono stabilire una serie distinta di norme in materia di sanzioni applicabili alle violazioni dei regolamenti.

Conclusioni:

- le norme di applicazione a norma tanto del regolamento FuelEU Maritime quanto del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo sono incentrate sulla nave e contengono numerose disposizioni identiche o simili, ma vi sono differenze. Si potrebbe valutare l'istituzione di un regime di applicazione congiunto al fine di razionalizzare determinate attività e ridurre l'onere a carico delle autorità degli Stati membri.

VI. Tempistiche degli obblighi in materia di conformità

Da un raffronto tra gli obblighi di conformità previsti dal regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e dal regolamento FuelEU Maritime emerge che i due regolamenti sono coerenti per quanto riguarda le tempistiche.

comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, e che abroga il regolamento delegato (UE) 2016/2072 della Commissione (GU L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj).

⁸ Regolamento delegato (UE) 2025/192 della Commissione, del 9 settembre 2024, relativo alle procedure per l'accreditamento dei verificatori a norma del regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj) e regolamento delegato (UE) 2023/2917 della Commissione di cui sopra.

⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>).

Se in futuro si deciderà di lavorare con un unico piano di monitoraggio completo per i due regolamenti, le tempistiche dovrebbero essere allineate in relazione ad alcuni aspetti. Ad esempio, attualmente, le navi che fanno scalo per la prima volta in un porto di uno Stato membro dopo il 31 agosto 2024 devono presentare un piano di monitoraggio entro due mesi dopo il loro primo scalo in porto a norma del regolamento FuelEU Maritime, ma non oltre tre mesi dopo il primo scalo di ciascuna nave in un porto di uno Stato membro a norma del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo.

Entro il 31 gennaio del periodo di verifica occorre presentare la relazione FuelEU al verificatore ed entro il 31 marzo del periodo di verifica quest'ultimo è tenuto a registrare la relazione FuelEU verificata nella banca dati FuelEU. Di contro, il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo stabilisce che, a seconda delle norme previste dall'autorità di riferimento responsabile, la relazione sulle emissioni verificate deve essere presentata alle autorità competenti nel periodo compreso tra il 28 febbraio e il 31 marzo del periodo di verifica. Spetta a ciascuna autorità di riferimento decidere la data esatta in cui va presentata la relazione nell'arco di tale periodo.

Conclusioni:

- le tempistiche e le procedure da seguire per soddisfare le prescrizioni di cui ai due regolamenti hanno una struttura simile, ma vi sono differenze in termini di date e formulazione degli obblighi. Si potrebbe prendere in considerazione un allineamento ulteriore del processo di monitoraggio e comunicazione.

VII. Conclusioni generali

Dal raffronto emerge che, sebbene il regolamento FuelEU Maritime, il regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo e la direttiva EU ETS siano già ben allineati in relazione a numerosi aspetti, vi è margine per ridurre le discrepanze esistenti attraverso le prossime revisioni degli atti, con l'obiettivo di semplificare l'attuazione e ridurre gli oneri amministrativi per gli operatori, i verificatori e gli Stati membri.

I vantaggi maggiori deriverebbero dall'istituzione di un sistema unico di monitoraggio, comunicazione e verifica che sarebbe utile tanto per il regolamento FuelEU Maritime quanto per la direttiva EU ETS e garantirebbe che le società possano utilizzare i dati raccolti, verificati e comunicati a norma del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo per conformarsi alla direttiva EU ETS e al regolamento FuelEU Maritime.

Un tale sistema basato sul regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo dovrebbe: i) contemplare tutti gli obblighi di monitoraggio ai sensi della direttiva EU ETS e del regolamento FuelEU Maritime; ii) ridurre al minimo le discrepanze e i disallineamenti tra gli obblighi; iii) allineare ed eventualmente fondere i documenti di comunicazione in un unico modello (ossia piani di monitoraggio, relazioni sulle emissioni); iv) istituire un unico quadro di verifica e accreditamento; e v) allineare il concetto di soggetto regolamentato ai sensi del regolamento MRV nel settore del trasporto marittimo, del regolamento FuelEU Maritime e della direttiva EU ETS.

Spingendosi oltre il sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica, in futuro potrebbe essere presa in considerazione anche un'ulteriore convergenza tra il regolamento FuelEU Maritime e la direttiva EU ETS in altri settori quali le esenzioni a livello geografico, i tipi di navi, la copertura in termini di energia e emissioni, la navigazione fra i ghiacci e le misure di applicazione. Tuttavia conseguire una maggiore coerenza di tali disposizioni sarebbe più difficile rispetto all'allineamento dei sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica; vi sono inoltre motivi legittimi per mantenere le differenze esistenti, che si basavano su scelte specifiche dei legislatori.

Tutte le modifiche alle questioni di cui sopra dovrebbero essere coordinate e tenere conto dell'impatto delle modifiche sui tre atti legislativi. Nel contempo, qualsiasi revisione dovrebbe valutare la fattibilità nonché gli impatti a livello economico, ambientale e sociale di un'ulteriore convergenza, in vista dell'obiettivo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione per il clima, compresi i suoi impegni giuridicamente vincolanti.