



Bruxelles, 19 novembre 2021  
(OR. en)

13897/21

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0210(COD)**

---

---

**TRANS 674  
MAR 213  
ENV 876  
ENER 495  
IND 348  
COMPET 819  
ECO 123  
RECH 507  
CODEC 1474**

## **RELAZIONE**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	ST 12813/21
n. doc. Comm.:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE <ul style="list-style-type: none"><li>• Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori/Dibattito orientativo</li></ul>

---

*La presidenza ha previsto una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori e un dibattito orientativo sulla proposta in oggetto per la sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 9 dicembre 2021. Al fine di informare i ministri sui progressi compiuti finora e di orientare uno scambio di opinioni su questioni sostanziali, la presidenza ha elaborato una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori (allegato I) e un documento orientativo (allegato II).*

*Il Coreper/Consiglio sarà invitato a prendere atto della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori riportata nell'allegato I. Il Consiglio sarà invitato ad affrontare le questioni riportate nell'allegato II.*

**I. INTRODUZIONE**

Il 14 luglio 2021 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto nell'ambito del pacchetto Pronti per il 55 %<sup>1</sup> volto a rendere le politiche dell'UE in materia di clima, energia, uso dei terreni, trasporti e fiscalità idonee a conseguire l'obiettivo dell'UE di raggiungere una riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

Il pacchetto Pronti per il 55 % si prefigge di realizzare gli obiettivi concordati nella normativa europea sul clima<sup>2</sup> in modo da trasformare radicalmente l'economia e la società per un futuro più equo, più verde e più prospero. La riduzione delle emissioni nel prossimo decennio è fondamentale affinché l'Europa diventi il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050 e affinché il Green Deal europeo diventi una realtà.

Per raggiungere l'obiettivo di indirizzare l'UE verso la neutralità climatica entro il 2050, sarebbe necessaria una riduzione di circa il 90 % delle emissioni dei trasporti. La proposta in oggetto svolgerebbe un ruolo significativo in questo senso, poiché il suo obiettivo principale è aumentare la domanda e un uso costante di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo garantendo nel contempo il buon funzionamento del traffico marittimo ed evitando distorsioni nel mercato interno. In particolare, le disposizioni principali si concentrano sui seguenti aspetti:

- i) fissare obiettivi di riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi;
- ii) stabilire i requisiti per l'utilizzo dell'alimentazione elettrica da terra o di energia a zero emissioni durante l'ormeggio per le navi a decorrere dal 2030;

---

<sup>1</sup> Il pacchetto comprende dodici proposte della Commissione nei settori dell'energia, dell'ambiente, della fiscalità, del commercio e dei trasporti; ulteriori proposte nel settore della politica energetica sono ancora attese entro la fine di quest'anno. Tre proposte legislative sono direttamente collegate alle politiche dei trasporti: la proposta in oggetto (ovvero la proposta di regolamento sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo – "FuelEU Maritime"), la proposta di regolamento sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione nel settore dell'aviazione ("ReFuel Aviation") e la proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR).

<sup>2</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021).

iii) stabilire i principi per la contabilizzazione di biocarburanti, biogas, carburanti rinnovabili di origine non biologica e carburanti derivanti da carbonio riciclato negli obiettivi di riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra;

iv) istituire il certificato di conformità FuelEU e l'obbligo per le navi di tenerlo a bordo e

v) introdurre procedure di monitoraggio, comunicazione, verifica, ispezione ed esecuzione delle norme nonché disposizioni finanziarie (comprese sanzioni per le navi in caso di non conformità e l'assegnazione delle relative entrate al fondo per l'innovazione).

Il fascicolo presenta inoltre interconnessioni con altre proposte del pacchetto Pronti per il 55 %. In particolare, la definizione di carburanti ivi citata e alcuni parametri utilizzati per la loro contabilizzazione (ad esempio i criteri di riduzione dei gas a effetto serra e la certificazione dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio) derivano dalla direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (RED)<sup>3</sup>. Alcune disposizioni relative alla fornitura di energia elettrica nei porti marittimi sono strettamente collegate alla proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR)<sup>4</sup>. Va inoltre ricordato che il ritmo della decarbonizzazione nel settore sarà influenzato in modo significativo dalla revisione dell'ETS<sup>5</sup>, che ora riguarda anche il trasporto marittimo e introduce un meccanismo di fissazione del prezzo del carbonio.

## **II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI**

Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile<sup>6</sup> dell'esame della proposta FuelEU Maritime e Jörgen Warborn (SE, PPE) quale relatore.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio – doc. 10877/21 + ADD 1-7.

<sup>5</sup> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 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, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione 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 e del regolamento (UE) 2015/757 – doc. 10875/21 + ADD 1-7).

<sup>6</sup> Le commissioni ITRE ed ENVI del Parlamento europeo agiranno secondo la procedura con le commissioni associate (articolo 57 del regolamento del Parlamento europeo).

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni non hanno ancora adottato i rispettivi pareri sulla proposta.

### **III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI**

Durante la presidenza slovena, la proposta FuelEU Maritime è stata esaminata nel corso di un numero significativo di riunioni a livello di gruppo "Trasporti marittimi". Ad oggi undici riunioni sono state dedicate a un esame approfondito articolo per articolo della proposta, della relativa valutazione d'impatto e delle interconnessioni con altre proposte del pacchetto Pronti per il 55 %.

La proposta FuelEU Maritime è stata inoltre esaminata nel quadro di un più ampio scambio di opinioni sui tre fascicoli relativi ai trasporti del pacchetto Pronti per il 55 %, tenutosi nella riunione del Comitato dei rappresentanti permanenti del 12 novembre 2021.

La presidenza slovena ha altresì elaborato una relazione (doc. ST 13977/21) intesa a illustrare lo stato di avanzamento generale dei lavori e fornire una panoramica dei progressi compiuti non solo su questa proposta, ma anche sul pacchetto Pronti per il 55 % nel complesso. La relazione si concentra sugli aspetti orizzontali del pacchetto, quali le interconnessioni tra le proposte, e sulle principali questioni sollevate finora nel quadro delle discussioni. Tale relazione è stata distribuita a tutte le formazioni del Consiglio responsabili delle diverse proposte del pacchetto come documento di riferimento.

### **IV. PRINCIPALI QUESTIONI POLITICHE E PROGRESSI**

Dalle discussioni è emerso che gli Stati membri attribuiscono grande importanza alla proposta, di cui condividono motivazioni e obiettivi. Tuttavia, hanno anche evidenziato che la proposta è percepita come complessa, dal punto di vista sia tecnico che politico, e che sarebbe necessario più tempo per un adeguato esame da parte degli Stati membri. Nel corso delle discussioni molte delegazioni hanno in effetti espresso regolarmente una riserva generale di esame o una riserva di esame parlamentare sulla proposta.

Le principali questioni politiche evidenziate durante le discussioni riguardano i seguenti aspetti:

- 1) l'ambito di applicazione – da un lato, l'ambito di applicazione "sostanziale" (ossia l'applicazione a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate) e, dall'altro, l'ambito di applicazione "geografico" (ossia l'applicazione della proposta di regolamento alle navi per quanto riguarda la metà dell'energia utilizzata per le tratte che partono da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro o che arrivano a un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, in cui l'ultimo o il successivo porto è sotto la giurisdizione di un paese terzo);
- 2) gli obiettivi di riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra;
- 3) i requisiti relativi all'alimentazione elettrica da terra (OPS);
- 4) l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, nonché norme sulla loro contabilizzazione ai fini del conseguimento degli obiettivi di riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra e
- 5) la governance della proposta (compresi gli aspetti relativi all'esecuzione delle norme e alle sanzioni).

Alla luce di quanto precede, la presidenza slovena non ha ritenuto opportuno lavorare a un compromesso che affronti questioni sostanziali o controverse in questa fase e si è piuttosto concentrata su un testo di compromesso limitato ad aspetti redazionali o tecnici<sup>7</sup> che è stato presentato ed esaminato a livello di gruppo "Trasporti marittimi".

## V. CONCLUSIONI

Sulla base dei lavori svolti finora, la presidenza trae le seguenti conclusioni:

1. gli Stati membri, pur concordando ampiamente con la maggior parte degli obiettivi del progetto di regolamento, necessitano di più tempo per esaminarlo correttamente e
2. sono pertanto necessari ulteriori lavori al fine di compiere progressi sostanziali sulla proposta in oggetto.

Alla luce di quanto precede, si invitano il Comitato dei rappresentanti permanenti e il Consiglio a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori concernente la proposta FuelEU Maritime.

---

<sup>7</sup> Doc. 12813/21.

*Documento orientativo per la discussione in sede di Consiglio TTE (Trasporti) del  
9 dicembre 2021*

Il trasporto marittimo è un vettore essenziale per il commercio e la connettività interni ed esterni dell'UE. Pur rappresentando inequivocabilmente un importante motore di crescita economica e apportando notevoli benefici economici e sociali all'UE, il settore ha anche un impatto sull'ambiente e sulla salute umana. Nonostante i progressi compiuti negli ultimi anni, il settore marittimo dipende ancora quasi interamente dai combustibili fossili e costituisce una fonte significativa di gas a effetto serra e di altre emissioni inquinanti nocive.

La normativa europea sul clima<sup>8</sup> mira a ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e indirizza l'UE verso la neutralità climatica entro il 2050, anno in cui si prevede una riduzione del 90 % delle emissioni dei trasporti. Per facilitare il raggiungimento di tale obiettivo, nel luglio 2021 è stata adottata una serie di iniziative legislative nell'ambito del pacchetto Pronti per il 55 %. La proposta "**FuelEU Maritime**"<sup>9</sup> fa parte del paniere di misure volte ad affrontare le emissioni del settore marittimo. In particolare, questa iniziativa stabilisce norme volte a ridurre l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi in arrivo in un porto, all'interno di un porto o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro dell'UE, promuovendo nel contempo un maggiore uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo.

Durante la presidenza slovena, la proposta e la relativa valutazione d'impatto sono state analizzate approfonditamente a livello di gruppo "Trasporti marittimi". Dalle discussioni è emerso chiaramente che gli Stati membri attribuiscono grande importanza alla proposta, di cui condividono motivazioni e obiettivi. Tuttavia, la sua natura altamente tecnica e la complessità di alcune disposizioni richiedono particolare attenzione e un ulteriore esame. Alla luce di quanto precede, la presidenza ritiene che sarebbe utile uno scambio di opinioni a livello di Consiglio TTE (Trasporti).

---

<sup>8</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021).

<sup>9</sup> Proposta di regolamento sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (doc. 10327/21 + ADD 1-3).

Si invitano pertanto gli Stati membri a condividere le loro opinioni sui seguenti aspetti della proposta:

1. la struttura delle due principali misure relative al limite per l'intensità annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave e all'utilizzo dell'alimentazione elettrica da terra o di energia a zero emissioni durante l'ormeggio, comprese la dimensione internazionale e le implicazioni;
  2. la governance generale per l'applicazione e l'esecuzione delle norme di cui alla proposta di regolamento (ad esempio attività di monitoraggio e comunicazione, procedure di verifica, sanzioni, ecc.).
-