



2024/2027

29.7.2024

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 5, e l'articolo 22, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno che un sistema solido e trasparente di monitoraggio, comunicazione e verifica sia istituito conformemente al regolamento (UE) 2023/1805 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 per garantire l'accuratezza dei dati trasmessi al suo interno.
- (2) 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⁽²⁾. I verificatori dovrebbero disporre di risorse, mezzi e personale commisurati alle dimensioni della flotta relativamente alla quale svolgono attività di verifica a norma del presente regolamento. La verifica dovrebbe garantire: i) l'accuratezza e la completezza del monitoraggio e della comunicazione da parte delle società; e ii) la conformità al presente regolamento.
- (3) Al fine di razionalizzare le attività di verifica è necessario garantire la coerenza tra il presente regolamento e il regolamento delegato (UE) 2023/2917⁽³⁾ della Commissione.
- (4) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi,

⁽¹⁾ GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che fissa le norme in materia di accreditamento e abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

⁽³⁾ 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 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).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce le disposizioni riguardanti le attività di verifica e i requisiti indicati in appresso:

- a) valutazione della conformità dei piani di monitoraggio;
- b) documenti che le società devono fornire ai verificatori;
- c) verifica delle relazioni FuelEU;
- d) analisi dei rischi, controlli compresi, a cura del verificatore;
- e) soglia di rilevanza;
- f) garanzia ragionevole dei verificatori;
- g) inesattezze e difformità;
- h) contenuto della relazione di verifica;
- i) raccomandazioni di miglioramento;
- j) visite in sito;
- k) comunicazione e competenze dei verificatori;
- l) requisiti in termini di competenze e procedure.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «accreditamento»: attestazione da parte di un organismo nazionale di accreditamento dell'ottemperanza di un verificatore ai requisiti delle norme armonizzate ai sensi dell'articolo 2, punto 9), del regolamento (CE) n. 765/2008 e ai requisiti del presente regolamento, in base alla quale è abilitato a svolgere le attività di verifica di cui agli articoli da 4 a 25 del presente regolamento;
- 2) «difformità»: una delle situazioni seguenti:
 - a) ai fini della valutazione del piano di monitoraggio, il piano non soddisfa i requisiti del regolamento (UE) 2023/1805;
 - b) ai fini della verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU, una delle situazioni seguenti:
 - i) se il consumo di combustibile o altre informazioni pertinenti non sono comunicate in conformità con la metodologia di monitoraggio illustrata in un piano di monitoraggio dichiarato conforme da un verificatore accreditato;
 - ii) se i dati comunicati non soddisfano i requisiti del regolamento (UE) 2023/1805;
 - c) ai fini dell'accreditamento, il verificatore compie o omette un atto in violazione dei requisiti del regolamento (UE) 2023/1805 o del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 3) «garanzia ragionevole»: un grado di garanzia elevato ma non assoluto, fornito nella relazione di verifica in base all'obiettivo di ridurre il rischio di verifica in funzione delle circostanze della verifica ed espresso formalmente nella dichiarazione di verifica, in merito al fatto che la relazione FuelEU o la relazione parziale FuelEU oggetto della verifica non è viziata da inesattezze rilevanti;

- 4) «soglia di rilevanza»: limite quantitativo o valore soglia di cui all'articolo 18 al di sopra del quale le inesattezze, individualmente o aggregate ad altre, sono considerate rilevanti dal verificatore;
- 5) «rischio intrinseco»: probabilità che un parametro contenuto nella relazione FuelEU e nella relazione parziale FuelEU sia soggetto a inesattezze che, individualmente o aggregate ad altre, potrebbero essere rilevanti prima di prendere in considerazione l'effetto di eventuali attività di controllo correlate;
- 6) «rischio di controllo»: probabilità che un parametro contenuto nella relazione FuelEU e nella relazione parziale FuelEU sia soggetto a inesattezze che, individualmente o aggregate ad altre, potrebbero essere rilevanti e che non possono essere evitate o individuate e corrette tempestivamente dal sistema di controllo;
- 7) «rischio di non individuazione»: rischio che il verificatore non individui un'inesattezza rilevante;
- 8) «rischio di verifica»: rischio – quale funzione del rischio intrinseco, di controllo e di non individuazione – che il verificatore esprima un parere inadeguato sulla verifica se la relazione FuelEU e la relazione parziale FuelEU sono viziate da inesattezze rilevanti;
- 9) «inesattezza»: omissione, falsa dichiarazione o errore nei dati comunicati, fatta eccezione per l'incertezza ammissibile ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1805;
- 10) «inesattezza rilevante»: inesattezza che, a giudizio del verificatore, individualmente o aggregata ad altre, supera la soglia di rilevanza o potrebbe incidere sulle emissioni totali comunicate o su altre informazioni pertinenti;
- 11) «sito»: ai fini della valutazione del piano di monitoraggio o della verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU, il luogo in cui il processo di monitoraggio è definito e gestito, compresi i luoghi in cui sono controllati e archiviati i dati e le informazioni pertinenti;
- 12) «documentazione interna di verifica»: l'insieme dei documenti interni che il verificatore raccoglie per registrare le prove documentali e le motivazioni delle attività svolte al fine di valutare il piano di monitoraggio o verificare la relazione FuelEU e la relazione parziale FuelEU a norma del presente regolamento;
- 13) «auditor FuelEU nel trasporto marittimo»: membro di una squadra di verifica responsabile della valutazione del piano di monitoraggio o della verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU, diverso dall'auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo;
- 14) «auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo»: auditor FuelEU nel trasporto marittimo incaricato di dirigere e supervisionare la squadra di verifica e cui spetta la responsabilità di valutare il piano di monitoraggio o verificare la relazione FuelEU e la relazione parziale FuelEU, e dar conto di queste attività;
- 15) «responsabile del riesame indipendente»: persona appositamente incaricata dal verificatore di svolgere attività di riesame interno, che appartiene allo stesso organismo ma non ha svolto nessuna delle attività di verifica sottoposte a riesame;
- 16) «esperto tecnico»: persona che mette a disposizione conoscenze e competenze dettagliate su una materia specifica, necessarie per lo svolgimento delle attività di verifica e delle attività di accreditamento ai fini degli articoli da 30 a 38;
- 17) «verifica»: le attività svolte da un verificatore ai fini del rilascio di un documento di conformità FuelEU a norma del regolamento (UE) 2023/1805;
- 18) «relazione FuelEU»: relazione di cui all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1805;
- 19) «relazione parziale FuelEU»: relazione FuelEU preparata in caso di trasferimento di una nave da una società a un'altra ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805;
- 20) «procedure di analisi»: analisi delle oscillazioni e degli andamenti tendenziali dei dati, compresa un'analisi delle relazioni che non sono in linea con altre informazioni pertinenti o che evidenziano uno scostamento dai quantitativi previsti;
- 21) «sistema di controllo»: valutazione dei rischi e complesso delle attività di controllo, compresa la relativa gestione permanente, che la società istituisce, documenta, applica e mantiene per la comunicazione dei dati prevista dal regolamento (UE) 2023/1805;

- 22) «attività di controllo»: le azioni compiute o le misure adottate dalla società per attenuare i rischi intrinseci.

Articolo 3

Presunzione di conformità

Il verificatore che dimostra di essere conforme ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate o in parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, è considerato conforme ai requisiti del presente regolamento nella misura in cui le norme armonizzate di applicazione contemplino tali requisiti.

CAPO II

ATTIVITÀ DI VERIFICA

SEZIONE 1

Valutazione dei piani di monitoraggio

Articolo 4

Informazioni che devono essere fornite dalle società

1. Le società forniscono al verificatore il piano di monitoraggio della nave conformemente al modello riportato nel regolamento di esecuzione (UE) 2024/2031 della Commissione ⁽⁴⁾. Se il piano di monitoraggio è redatto in una lingua diversa dall'inglese, esse ne forniscono la traduzione in inglese.
2. Le società integrano il sistema di controllo e la procedura per le lacune nei dati al fine di includere i dati supplementari da monitorare e comunicare a norma del regolamento (UE) 2023/1805.
3. Prima dell'inizio della valutazione del piano di monitoraggio, la società fornisce anche al verificatore almeno le seguenti informazioni:
 - a) la documentazione pertinente o la descrizione degli impianti della nave, compresi: i certificati relativi al consumo di combustibile; i flussimetri utilizzati; le informazioni sulla classe ghiaccio; le informazioni su altre fonti di energia; le procedure e i processi o i diagrammi di flusso predisposti e tenuti aggiornati al di fuori del piano di monitoraggio cui si fa riferimento nel piano di monitoraggio, comprese le procedure per le attività riguardanti il flusso di dati e le attività di controllo di cui al paragrafo 2;
 - b) la valutazione del rischio di cui all'allegato I, parte C, punto 1, del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, integrata se opportuno, una descrizione schematica del sistema di controllo nel suo complesso e i dati supplementari di cui al paragrafo 2;
 - c) in caso di modifiche del sistema di monitoraggio e comunicazione di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettere b), c) e d), del regolamento (UE) 2023/1805, le versioni aggiornate o i nuovi documenti che consentono di valutare il piano di monitoraggio modificato;
 - d) una copia del documento di conformità FUEEU, se precedentemente rilasciato, e del certificato di gestione della sicurezza rilasciato in conformità del codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (SOLAS 74, capitolo IX);

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2031 della Commissione, del 26 luglio 2024, relativo al modello per i piani di monitoraggio 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, 2024/2031, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2031/oj).

⁽⁵⁾ 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>).

- e) una copia della scheda sinottica continua rilasciata conformemente alla convenzione SOLAS 74, capitolo XI-1, regola 5.
4. La società fornisce, su richiesta, qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente per valutare il piano.

Articolo 5

Valutazione dei piani di monitoraggio

1. Nel valutare il piano di monitoraggio, il verificatore accerta la completezza, l'accuratezza, la pertinenza e la conformità con il regolamento (UE) 2023/1805 delle informazioni ivi fornite.
2. Il verificatore provvede quanto meno a:
 - a) appurare che la società ha utilizzato il modello di piano di monitoraggio adeguato e ha fornito informazioni per tutte le voci obbligatorie di cui agli articoli 8 e 9 del regolamento (UE) 2023/1805 e al regolamento di esecuzione relativo ai piani di monitoraggio FuelEU;
 - b) assicurarsi che l'armatore coincida con il proprietario registrato che figura nel regime IMO relativo al numero di identificazione unico della società e del proprietario registrato;
 - c) assicurarsi che il paese di registrazione della società coincida con quello che figura nel regime IMO relativo al numero di identificazione unico della società e del proprietario registrato;
 - d) verificare che la società sia quella appropriata;
 - e) verificare che le informazioni contenute nel piano di monitoraggio descrivano in modo accurato ed esaustivo quanto segue:
 - il combustibile;
 - altre fonti di energia, come propulsione assistita dal vento e batterie;
 - le apparecchiature di misurazione a bordo della nave;
 - i sistemi e le procedure in essere per monitorare e comunicare le informazioni pertinenti ai sensi del regolamento (UE) 2023/1805;
 - f) assicurarsi che siano previste adeguate modalità di monitoraggio se la società chiede di escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla classe ghiaccio della nave o alla navigazione in presenza di ghiaccio dal calcolo del saldo di conformità di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2023/1805;
 - g) se del caso, valutare se le informazioni trasmesse dalla società riguardo agli elementi, alle procedure o ai controlli attuati nell'ambito dei sistemi esistenti di gestione della nave o contemplati dalle pertinenti norme armonizzate di qualità, tutela ambientale o gestione sono adeguate ai fini del monitoraggio e della comunicazione del consumo di combustibili e di altre informazioni pertinenti a norma del regolamento (UE) 2023/1805.
3. Ai fini della valutazione del piano di monitoraggio, il verificatore può svolgere indagini, ispezionare i documenti, effettuare osservazioni e utilizzare qualsiasi altra tecnica di audit che ritenga opportuna.

Articolo 6

Visite in sito

1. Il verificatore effettua visite in sito per acquisire una sufficiente conoscenza delle procedure illustrate nel piano di monitoraggio e convalidare l'accuratezza delle informazioni ivi contenute.
2. Il verificatore stabilisce il sito o i siti da visitare, prendendo in considerazione il luogo in cui è archiviata la massa critica dei dati, comprese le copie elettroniche o cartacee dei documenti, e il luogo in cui sono condotte le attività riguardanti il flusso di dati e le attività di controllo.

3. Il verificatore stabilisce inoltre le attività da svolgere e il tempo necessario per la visita in sito.
4. La società dà al verificatore l'accesso ai propri siti, compresi quelli sulla terraferma e la nave.
5. Il verificatore può optare per una visita virtuale purché sussista una delle condizioni seguenti:
 - a) il verificatore ha conoscenza sufficiente dei sistemi di monitoraggio e comunicazione della nave, in particolare sa che esistono, sono attuati e sono effettivamente operativi presso la società;
 - b) la natura e il livello di complessità del sistema di monitoraggio e comunicazione della nave sono tali da escludere la necessità di una visita fisica in sito;
 - c) il verificatore è in grado di ottenere e valutare a distanza tutte le informazioni necessarie;
 - d) circostanze gravi, straordinarie e imprevedibili, che sono al di fuori del controllo della società e che non possono essere superate, anche dopo aver compiuto ogni ragionevole sforzo, impediscono al verificatore di effettuare una visita fisica in sito.

Il verificatore adotta misure destinate a ridurre il rischio di verifica a un livello accettabile per poter conseguire la garanzia ragionevole che il piano di monitoraggio sia conforme al regolamento (UE) 2023/1805.

La decisione di effettuare una visita virtuale è presa dopo aver accertato che sussistono le condizioni del caso. Il verificatore informa senza indebito ritardo la società della decisione di effettuare una visita virtuale e del fatto che sussistono le condizioni del caso.

6. Il verificatore può rinunciare alla visita in sito o alla visita virtuale di cui rispettivamente ai paragrafi 1 e 5, purché sussistano tutte le condizioni stabilite nel paragrafo 5, lettere a), b) e c).

Il verificatore adotta misure destinate a ridurre il rischio di verifica a un livello accettabile per poter conseguire la garanzia ragionevole che il piano di monitoraggio sia conforme al regolamento (UE) 2023/1805.

La decisione di rinunciare alla visita in sito è presa dopo aver accertato che sussistono le condizioni del caso. Il verificatore ne informa senza indugio la società.

7. Non è possibile rinunciare alla visita in sito di cui ai paragrafi 1 e 5 se si verifica una delle situazioni seguenti:
 - a) il verificatore valuta per la prima volta il piano di monitoraggio della nave;
 - b) durante il periodo di riferimento il piano di monitoraggio è stato modificato come da articolo 9, paragrafo 2, lettere b), c) e d), del regolamento (UE) 2023/1805.
8. Il verificatore che opta per una visita virtuale in applicazione del paragrafo 5 o che rinuncia alla visita in sito o alla visita virtuale in applicazione del paragrafo 6 ne dà giustificazione nella documentazione interna di verifica.

Articolo 7

Trattamento delle difformità nel piano di monitoraggio

1. Il verificatore che nel corso della valutazione del piano di monitoraggio individua difformità le segnala tempestivamente alla società proponendo un termine entro il quale apportare le opportune correzioni.
2. La società corregge tutte le difformità segnalate dal verificatore e gli presenta il piano di monitoraggio riveduto per la rivalutazione entro il termine di cui al paragrafo 1.

3. Il verificatore registra nella documentazione interna di verifica, indicandole come risolte, tutte le difformità corrette durante la valutazione del piano di monitoraggio.

Articolo 8

Riesame indipendente della valutazione del piano di monitoraggio

1. La squadra di verifica sottopone la documentazione interna di verifica e il progetto di conclusioni della valutazione del piano di monitoraggio al responsabile del riesame indipendente, senza indugio e prima di trasmetterli alla società.
2. Il riesame indipendente è inteso ad assicurare che il piano di monitoraggio sia stato valutato in conformità del presente regolamento e che siano stati applicati la debita diligenza e discernimento professionale.
3. Il riesame indipendente ha per oggetto l'intero processo di valutazione illustrato nella presente sezione e registrato nella documentazione interna di verifica.
4. Il verificatore acclude i risultati del riesame indipendente alla documentazione interna di verifica.

Articolo 9

Conclusioni del verificatore sulla valutazione del piano di monitoraggio

In base alle informazioni raccolte durante la valutazione del piano di monitoraggio, il verificatore comunica senza indugio per iscritto alla società le conclusioni a cui è giunto. Le conclusioni comprendono gli elementi seguenti:

- a) l'esito della valutazione, tra quelli indicati di seguito:
 - il piano di monitoraggio è conforme al regolamento (UE) 2023/1805;
 - il piano di monitoraggio contiene difformità e pertanto non è conforme al regolamento (UE) 2023/1805;
- b) una sintesi delle procedure del verificatore, comprendente informazioni riguardanti le visite in sito, le motivazioni di eventuali visite virtuali o le motivazioni della rinuncia alle visite in sito;
- c) se la valutazione è effettuata dopo che il piano di monitoraggio è stato modificato ex articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/1805, la sintesi delle modifiche durante il periodo di riferimento in questione;
- d) la descrizione delle eventuali difformità non corrette e qualsiasi altro elemento pertinente riscontrato nella valutazione del piano di monitoraggio.

SEZIONE 2

Verifica delle relazioni FuelEU e delle relazioni parziali FuelEU

Articolo 10

Modello di relazione FuelEU e di relazione parziale FuelEU

1. Le società utilizzano un modello elettronico di relazione FuelEU basato sul modello di cui all'allegato II e trasmettono le informazioni nella banca dati FuelEU.
2. Dopo la verifica, effettuata sulla base delle informazioni trasmesse dalla società, i verificatori registrano una versione della relazione FuelEU nella banca dati FuelEU.

*Articolo 11***Informazioni che devono essere fornite dalle società**

1. Prima dell'inizio della verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU, le società forniscono al verificatore almeno i seguenti elementi d'informazione:
 - a) l'elenco delle tratte e degli scali in porto effettuati dalla nave in esame durante il periodo di riferimento o, per le relazioni parziali FuelEU, il periodo nel quale la nave era sotto la responsabilità della società, a norma dell'articolo 15 del regolamento (UE) 2023/1805;
 - b) se nel periodo di riferimento vi sono lacune nei dati:
 - il numero di tratte per le quali vi sono lacune nei dati, le circostanze e i motivi delle lacune;
 - il metodo di stima applicato per determinare i dati surrogati;
 - la quantità di energia calcolata sulla base di dati surrogati;
 - c) una copia della relazione FuelEU dell'anno precedente, se ad averla verificata non è stato lo stesso verificatore;
 - d) una copia del piano o dei piani di monitoraggio applicati, corredati da elementi attestanti le conclusioni in esito alla valutazione svolta da un verificatore accreditato, se del caso.
2. Dopo che il verificatore ha individuato i documenti specifici o le sezioni specifiche di documenti ritenuti pertinenti ai fini della verifica, le società forniscono anche i seguenti elementi d'informazione:
 - a) copie del giornale ufficiale di bordo e del registro ufficiale degli oli minerali (se documenti distinti) della nave;
 - b) copie dei documenti relativi al rifornimento di carburante (bunkeraggio), integrati a norma dell'allegato I del regolamento (UE) 2023/1805;
 - c) copie di eventuali certificati pertinenti relativi ai combustibili, compreso il documento riguardante le prove di sostenibilità dei combustibili non fossili rilasciato a nome del fornitore di combustibile/bunker (indicato nel campo «destinatario» del pertinente documento di certificazione della sostenibilità);
 - d) copie dei documenti di consegna dell'energia elettrica integrati a norma dell'allegato I del regolamento (UE) 2023/1805;
 - e) copie dei documenti utili per fornire informazioni sulla distanza percorsa e sul tempo trascorso in mare per le tratte effettuate dalla nave durante il periodo di riferimento;
 - f) carte dei ghiacci pertinenti o documenti giustificativi equivalenti, se la nave ha chiesto di escludere le emissioni derivanti dalla navigazione in presenza di ghiaccio;
 - g) ipotesi, riferimenti, emissioni, fattori di remunerazione e loro fonti di dati/informazioni presi in considerazione per elaborare la relazione FuelEU;
 - h) qualsiasi altro documento pertinente ai fini della verifica.
3. Inoltre, e se applicabile secondo il metodo di monitoraggio utilizzato, il verificatore può chiedere alla società di fornire:
 - a) una panoramica dell'ambiente informatico in cui consti il flusso dei dati della nave;
 - b) elementi comprovanti la manutenzione e l'accuratezza o l'incertezza delle apparecchiature di misurazione e dei flussimetri, inclusi i certificati di taratura;
 - c) un estratto dei dati sul consumo di combustibile ricavati dai flussimetri;
 - d) un estratto dei dati sul consumo ricavati da altri misuratori di fonti di energia;
 - e) copie di documenti comprovanti le letture dei livelli di combustibile nei serbatoi;
 - f) un estratto dei dati di attività ricavati dai sistemi di misurazione diretta delle emissioni;
 - g) qualsiasi altra informazione utile alla verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU.

4. In caso di cambiamento di società, le società interessate esercitano la dovuta diligenza per fornire al verificatore, dietro sua richiesta, i documenti giustificativi o gli elementi d'informazione relativi alle tratte effettuate sotto la rispettiva responsabilità.
5. Le società conservano le informazioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo per almeno cinque anni a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805.

Articolo 12

Analisi strategica

1. All'inizio della verifica, il verificatore valuta la probabile natura, entità e complessità dei compiti di verifica eseguendo un'analisi strategica di tutte le attività che riguardano la nave.
2. Per comprendere le attività svolte dalla società, il verificatore raccoglie ed esamina le informazioni necessarie per accertarsi che la squadra di verifica abbia le competenze sufficienti per: i) svolgere la verifica; ii) stabilire se il tempo assegnato previsto dal contratto sia stato fissato correttamente; e iii) assicurarsi di essere in grado di condurre la valutazione dei rischi necessaria. Tra le informazioni figurano almeno:
 - a) le informazioni di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 2;
 - b) le informazioni ottenute dalla verifica negli anni precedenti, se il verificatore sta eseguendo la verifica per la medesima società.
3. Nel passare in rassegna le informazioni di cui al paragrafo 2, il verificatore valuta quanto meno:
 - a) i motori e i tipi di combustibile utilizzati della nave, e il numero di tratte effettuate dalla nave in esame durante il periodo di riferimento;
 - b) il piano di monitoraggio valutato dal verificatore;
 - c) le attività riguardanti il flusso di dati e il sistema di controllo.
4. Nell'eseguire l'analisi strategica, il verificatore verifica quanto segue:
 - a) se il piano di monitoraggio trasmessogli è la versione più recente;
 - b) se il piano di monitoraggio è stato modificato durante il periodo di riferimento come previsto all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/1805.

Articolo 13

Analisi dei rischi a cura del verificatore

1. Oltre agli elementi di cui all'articolo 13, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento (UE) 2023/1805, il verificatore individua e analizza tutti i rischi seguenti:
 - a) i rischi intrinseci;
 - b) i rischi di controllo;
 - c) i rischi di non individuazione.
2. Nell'individuare e analizzare gli elementi di cui al paragrafo 1, il verificatore prende in considerazione i risultati dell'analisi strategica di cui all'articolo 12.
3. Nell'eseguire l'analisi dei rischi, il verificatore prende in considerazione i settori a rischio maggiore di verifica e almeno i settori seguenti:
 - a) i dati delle tratte;
 - b) il consumo di combustibile;
 - c) i fattori di emissione;
 - d) la quantità di energia ottenuta/derivata da fonti di energia sostitutive;
 - e) le aggregazioni di dati nella relazione FuelEU.

4. Nell'individuare e analizzare gli elementi di cui al paragrafo 3, il verificatore considera l'esistenza, la completezza, l'accuratezza, la coerenza, la trasparenza e la pertinenza delle informazioni comunicate.
5. Se del caso, alla luce delle informazioni ottenute nel corso della verifica, il verificatore riesamina le analisi dei rischi e modifica o ripete le attività di verifica richieste.

Articolo 14

Piano di verifica

Il verificatore redige un piano di verifica tenendo conto delle informazioni ottenute e dei rischi individuati nella valutazione dei rischi. Il piano di verifica comprende almeno:

- a) un programma di verifica che descriva la natura e la portata delle attività di verifica nonché la tempistica e la modalità di esecuzione di dette attività;
- b) un piano delle prove che stabilisca la portata e la metodologia di prova delle attività di controllo e le relative procedure;
- c) un piano per il campionamento dei dati che stabilisca il campo d'applicazione e la metodologia di campionamento per i punti di rilevamento sui quali si fondano il consumo di combustibile e di elettricità o le altre informazioni pertinenti che figurano nella relazione FuelEU e nella relazione parziale FuelEU.

Articolo 15

Attività di verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU

1. Il verificatore applica il piano di verifica e, sulla base della valutazione dei rischi, verifica l'effettiva esistenza e la corretta attuazione dei sistemi di monitoraggio e comunicazione illustrati nel piano di monitoraggio dichiarato conforme.
2. Ai fini del paragrafo 1, il verificatore valuta l'opportunità di procedere almeno a quanto segue:
 - a) indagini presso il personale;
 - b) ispezione dei documenti;
 - c) osservazione e analisi particolareggiata («walkthrough»).
3. Il verificatore verifica:
 - a) le attività riguardanti il flusso di dati e i sistemi impiegati nel flusso di dati, fra cui i sistemi informatici;
 - b) che le attività di controllo siano adeguatamente documentate, applicate e mantenute e che siano efficaci per attenuare i rischi intrinseci;
 - c) che le procedure elencate nel piano di monitoraggio siano efficaci per attenuare i rischi intrinseci e i rischi di controllo e che siano attuate e adeguatamente documentate e mantenute.
4. Ai fini del paragrafo 3, lettera a), il verificatore traccia il flusso di dati osservando la sequenza e l'interazione delle attività riguardanti il flusso di dati, a partire dai dati provenienti dalle fonti primarie fino alla compilazione della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU.
5. Ai fini del paragrafo 3, lettere b) e c), il verificatore può ricorrere a metodi di campionamento specifici per una nave purché il campionamento sia giustificato in base alla valutazione dei rischi.

*Articolo 16***Verifica dei dati comunicati**

1. Il verificatore verifica i dati comunicati nella relazione FuelEU o nella relazione parziale FuelEU come segue:
 - a) controllo dettagliato, anche risalendo alla fonte primaria dei dati;
 - b) controlli incrociati con fonti esterne di dati, compresi i dati di localizzazione delle navi;
 - c) riconciliazioni;
 - d) controllo dei valori soglia relativi ai dati pertinenti; e ricalcoli.
2. Nell'ambito della verifica dei dati di cui al paragrafo 1, il verificatore verifica:
 - a) l'attribuzione del consumo di combustibile e l'uso di altre fonti di energia 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 alimentazione elettrica da terra o la presenza di eccezioni registrate nella banca dati FuelEU conformemente all'articolo 6, paragrafo 9, del regolamento (UE) 2023/1805;
 - e) le informazioni richieste a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1805;
 - f) la completezza dell'elenco delle unità di consumo di combustibile illustrato nel piano di monitoraggio;
 - g) la completezza dei dati, compresi quelli sulle tratte comunicate a norma del regolamento (UE) 2023/1805;
 - h) la coerenza tra i dati aggregati comunicati e i dati ricavati dalla documentazione pertinente o da fonti primarie;
 - i) la coerenza tra i consumi aggregati di combustibile e i dati sul combustibile acquistato o fornito in altro modo alla nave in esame, se del caso;
 - j) l'attendibilità e l'accuratezza dei dati.

*Articolo 17***Verifica dei metodi applicati per i dati mancanti**

1. Se per integrare i dati mancanti sono stati utilizzati i metodi previsti dal piano di monitoraggio valutato dal verificatore, questi verifica che tali metodi fossero adeguati per la situazione specifica e che siano stati applicati in maniera corretta.
2. Se i metodi di cui al paragrafo 1 non erano stati precedentemente valutati, il verificatore verifica che l'approccio utilizzato dalla società per integrare i dati mancanti assicuri che le emissioni non siano sottostimate e non comporti inesattezze rilevanti.

*Articolo 18***Soglia di rilevanza**

Ai fini della verifica del consumo di combustibile e di elettricità e delle altre informazioni pertinenti sulla distanza percorsa e sul tempo trascorso in mare e all'ormeggio che figurano nella relazione FuelEU e nella relazione parziale FuelEU, la soglia di rilevanza è fissata al 5 % del totale comunicato per ciascuna voce nel periodo di riferimento.

*Articolo 19***Visite in sito**

1. Il verificatore effettua visite in sito per acquisire una sufficiente conoscenza della società e del sistema di monitoraggio e comunicazione della nave illustrato nel piano di monitoraggio.
2. Il verificatore stabilisce il sito o i siti da visitare in base all'esito della valutazione dei rischi e dopo aver preso in considerazione il luogo in cui è archiviata la massa critica dei dati, comprese le copie elettroniche o cartacee dei documenti, e il luogo in cui si svolgono le attività riguardanti il flusso di dati e le attività di controllo.
3. Il verificatore che, in base all'esito di una visita in sito sulla terraferma, giunge alla conclusione che è necessaria una verifica a bordo per ridurre il rischio di inesattezze rilevanti nella relazione FuelEU o nella relazione parziale FuelEU può decidere di visitare la nave.
4. Il verificatore stabilisce inoltre le attività da svolgere e il tempo necessario per la visita in sito e ne dà comunicazione alla società.
5. La società dà al verificatore l'accesso ai propri siti, compresi quelli sulla terraferma e le navi.
6. Il verificatore può optare per una visita virtuale purché, in base all'esito della valutazione dei rischi, sussista una delle condizioni seguenti:
 - a) il verificatore ha conoscenza sufficiente dei sistemi di monitoraggio e comunicazione della nave, in particolare sa che esistono, sono attuati e sono effettivamente operativi presso la società;
 - b) la natura e il livello di complessità del sistema di monitoraggio e comunicazione della nave sono tali da escludere la necessità di una visita fisica in sito;
 - c) il verificatore è in grado di ottenere e valutare a distanza tutte le informazioni necessarie, ivi compresa la corretta applicazione della metodologia illustrata nel piano di monitoraggio e la verifica dei dati comunicati nella relazione FuelEU o nella relazione parziale FuelEU;
 - d) circostanze gravi, straordinarie e imprevedibili, che sono al di fuori del controllo della società e che non possono essere superate, anche dopo aver compiuto ogni ragionevole sforzo, impediscono al verificatore di effettuare una visita fisica in sito.

Il verificatore adotta misure destinate a ridurre il rischio di verifica a un livello accettabile per poter conseguire la garanzia ragionevole che la relazione FuelEU o la relazione parziale FuelEU sia conforme al regolamento (UE) 2023/1805.

La decisione di effettuare una visita virtuale è presa dopo aver accertato che sussistono le condizioni del caso. Il verificatore informa senza indebito ritardo la società della decisione di effettuare una visita virtuale e del fatto che sussistono le condizioni del caso.

7. Fatta eccezione per il paragrafo 6, lettera d), il verificatore non effettua una visita virtuale se non è stata effettuata alcuna visita fisica del sito nei tre periodi di riferimento immediatamente anteriori a quello in corso. Il periodo di tre anni riguarda solo le verifiche delle relazioni FuelEU condotte per la società dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.
8. La decisione di effettuare una visita virtuale è presa dopo aver accertato che sussistono le condizioni del caso. Il verificatore ne informa senza indugio la società.
9. Il verificatore può decidere di rinunciare alla visita in sito o alla visita virtuale di cui rispettivamente ai paragrafi 1 e 6, purché sussistano tutte le condizioni stabilite nel paragrafo 6, lettere a), b) e c).
10. Non è possibile rinunciare alla visita in sito e alla visita virtuale di cui rispettivamente ai paragrafi 1 e 6 se si verifica una delle situazioni seguenti:
 - a) il verificatore verifica per la prima volta la relazione FuelEU della nave;

b) il verificatore non ha effettuato visite in sito nei due periodi di riferimento immediatamente anteriori a quello in corso.

11. La decisione di rinunciare alla visita in sito è presa dopo aver accertato che sussistono le condizioni del caso. Il verificatore ne informa senza indugio la società.

12. Il verificatore che opta per una visita virtuale in applicazione del paragrafo 6 o che rinuncia alla visita in sito in applicazione del paragrafo 9 ne dà giustificazione nella documentazione interna di verifica.

Articolo 20

Trattamento delle inesattezze e delle difformità nella relazione FuelEU e nella relazione parziale FuelEU

1. Il verificatore che, nel corso della verifica della relazione FuelEU o della relazione parziale FuelEU, individua inesattezze o difformità le segnala tempestivamente alla società chiedendo che entro un termine ragionevole siano apportate le opportune correzioni.

2. La società corregge qualsiasi inesattezza o difformità comunicata.

3. Il verificatore registra nella documentazione interna di verifica, indicandole come risolte, le inesattezze o difformità corrette durante la verifica.

4. Se la società non corregge le inesattezze o le difformità di cui al paragrafo 1, il verificatore le chiede di spiegare le principali cause delle inesattezze o delle difformità prima di presentare la relazione di verifica.

5. Il verificatore valuta se le inesattezze non corrette, individualmente o aggregate ad altre, incidano sulle emissioni totali o sulle altre informazioni pertinenti comunicate e se ciò comporti inesattezze rilevanti.

6. Il verificatore valuta se le difformità non corrette, individualmente o aggregate ad altre, incidano sulle emissioni totali o sulle altre informazioni pertinenti comunicate e se ciò comporti inesattezze rilevanti.

7. Il verificatore considera inesattezze rilevanti le inesattezze o le difformità che, individualmente o aggregate ad altre, sono inferiori alla soglia di rilevanza di cui all'articolo 18 ove ciò si giustifichi per la loro entità e natura o per le circostanze particolari in cui si sono verificate.

Articolo 21

Conclusione della verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU

Per completare la verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU, il verificatore:

- a) conferma che tutte le attività di verifica sono state eseguite;
- b) effettua le procedure di analisi finali dei dati aggregati per assicurare che essi siano privi di inesattezze rilevanti;
- c) verifica che le informazioni contenute nella relazione soddisfino i requisiti del regolamento (UE) 2023/1805;
- d) prepara la documentazione interna di verifica e il progetto di relazione e li trasmette al responsabile del riesame indipendente di cui all'articolo 24;
- e) autorizza una persona ad autenticare la relazione in base alle conclusioni del responsabile del riesame indipendente e alle prove che figurano nella documentazione interna di verifica, e ne dà notifica alla società.

*Articolo 22***Raccomandazioni di miglioramento**

1. Il verificatore rivolge alla società raccomandazioni di miglioramento riguardo alle inesattezze e alle difformità non corrette che non comportano inesattezze rilevanti.
2. Il verificatore può rivolgere altre raccomandazioni di miglioramento che ritiene opportune, alla luce dell'esito delle attività di verifica.
3. Nel rivolgere le raccomandazioni alla società, il verificatore rimane imparziale nei confronti della società, della nave e del sistema di monitoraggio e comunicazione. Esso non compromette la propria imparzialità fornendo consulenze o approfondimenti su parti del processo di monitoraggio e comunicazione di cui al regolamento (UE) 2023/1805.
4. Durante la verifica effettuata l'anno successivo a quello in cui sono state formulate raccomandazioni di miglioramento nella relazione di verifica ai sensi dei paragrafi 1 e 2, il verificatore verifica se e come la società ha dato seguito a dette raccomandazioni. Qualora la società non abbia dato seguito alle raccomandazioni, il verificatore valuta se ciò aumenta o può aumentare il rischio di inesattezze.

*Articolo 23***Relazione di verifica**

1. Sulla base delle informazioni raccolte, il verificatore presenta alla società una relazione di verifica su ogni relazione FuelEU o relazione parziale FuelEU oggetto della verifica e la registra nella banca dati FuelEU. A tal fine, i verificatori utilizzano il modello per la verifica di cui all'allegato II.
2. La relazione di verifica è accessibile allo Stato di riferimento nella banca dati FuelEU.
3. La relazione di verifica indica se la relazione FuelEU o la relazione parziale FuelEU è stata riconosciuta conforme o non conforme. La relazione FuelEU o la relazione parziale FuelEU è riconosciuta conforme solo se priva di inesattezze rilevanti. La relazione FuelEU o la relazione parziale FuelEU non è riconosciuta conforme se contiene inesattezze rilevanti che non sono state corrette prima della presentazione della relazione di verifica.
4. Nella relazione di verifica il verificatore descrive le inesattezze e le difformità con un livello di dettaglio sufficiente, compresi gli aspetti seguenti:
 - a) l'entità e la natura dell'inesattezza o della difformità;
 - b) il motivo per cui l'inesattezza ha o meno un effetto rilevante;
 - c) l'elemento della relazione della società cui si riferisce l'inesattezza oppure l'elemento del piano di monitoraggio o il requisito giuridico cui si riferisce la difformità.

*Articolo 24***Riesame indipendente della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU**

1. Il responsabile del riesame indipendente esamina la documentazione interna di verifica e il progetto di relazione di verifica per appurare che il processo di verifica sia stato condotto in conformità del presente regolamento e che siano stati applicati la debita diligenza e discernimento professionale.
2. Il riesame indipendente ha per oggetto l'intero processo di verifica stabilito nella presente sezione e registrato nella documentazione interna di verifica.
3. In seguito all'autenticazione della relazione FuelEU o della relazione parziale FuelEU a norma dell'articolo 21, lettera e), il verificatore acclude i risultati del riesame indipendente alla documentazione interna di verifica.

*Articolo 25***Verifica delle relazioni parziali FuelEU in caso di trasferimento di una nave**

1. In caso di trasferimento di una nave da una società a un'altra, la società che ha operato il trasferimento trasmette al verificatore una relazione parziale FuelEU per il periodo durante il quale ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805.
2. La relazione parziale FuelEU di cui al paragrafo 1 è verificata e registrata nella banca dati FuelEU conformemente all'articolo 16 del regolamento (UE) 2023/1805 e alle norme di cui alla presente sezione dal verificatore che ha svolto le attività di verifica relativamente alla nave quando era sotto la responsabilità della società che ha operato il trasferimento.

CAPO III

INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI CHE DEVONO ESSERE COMUNICATE DAL VERIFICATORE

SEZIONE 1

Saldo di conformità*Articolo 26***Calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo, del saldo di conformità della nave e degli scali in porto non conformi**

1. Sulla base della relazione FuelEU o della relazione parziale FuelEU riconosciuta conforme, il verificatore:
 - a) calcola, utilizzando il metodo di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2023/1805, l'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo dalla nave interessata;
 - b) calcola, utilizzando la formula di cui all'allegato IV, parte A, del regolamento (UE) 2023/1805, il saldo di conformità della nave, corretto per qualsiasi anticipo dell'eccedenza di conformità accantonata o presa in prestito nel periodo di riferimento precedente;
 - c) calcola il numero di scali in porto non conformi, compreso il tempo trascorso all'ormeggio alla banchina e, se del caso, il tempo trascorso all'ancoraggio a norma dell'articolo 6, paragrafo 11, del regolamento (UE) 2023/1805, per ogni scalo in porto non conforme ai requisiti di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2023/1805, nel precedente periodo di riferimento a partire dal periodo di riferimento del 2030;
 - d) calcola la quantità di energia annua usata a bordo da una nave, esclusa l'energia fornita tramite alimentazione elettrica da terra;
 - e) calcola la quantità di energia annua proveniente da combustibili rinnovabili di origine non biologica (renewable fuels of non-biological origin – RFNBO) usata a bordo da una nave.
2. Oltre ai requisiti di cui all'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805, nel determinare gli scali in porto non conformi, il verificatore verifica che le ore trascorse in violazione dei requisiti di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2023/1805 comunicate riguardino effettivamente navi ormeggiate in sicurezza alla banchina nei porti di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento, o all'ancoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 11, del medesimo regolamento.
3. Entro il 31 marzo dell'anno di riferimento – e comunque non oltre un mese da tale data – il verificatore registra nella banca dati FuelEU le informazioni di cui all'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805. A tal fine, il verificatore utilizza il modello di cui all'allegato III. Tali informazioni sono corredate degli elementi seguenti:
 - a) il riferimento alla relazione di verifica;
 - b) il riferimento alla relazione FuelEU e al periodo di riferimento oggetto della verifica;
 - c) il riferimento a uno o più piani di monitoraggio dichiarati conformi;
 - d) il riferimento alle ipotesi e alle fonti di dati.

*Articolo 27***Relazione sul saldo di conformità verificato**

1. Dopo l'applicazione dei meccanismi di flessibilità a norma degli articoli 20 e 21 del regolamento (UE) 2023/1805 e degli articoli 28 e 29 del presente regolamento, il verificatore che ha verificato la relazione FuelEU:
 - a) registra nella banca dati FuelEU il saldo di conformità verificato della nave;
 - b) notifica alla Commissione e allo Stato di riferimento se le condizioni per il rilascio del documento di conformità FuelEU sono soddisfatte.
2. Il documento di conformità FuelEU di cui al paragrafo 1, lettera b), contiene le informazioni di cui all'allegato IV.

SEZIONE 2

Meccanismi di flessibilità*Articolo 28***Accantonamenti e prestiti**

1. Se una nave presenta, per il periodo di riferimento, un'eccedenza di conformità, il verificatore, a seguito della richiesta della società di accantonare l'eccedenza di conformità, esamina le informazioni sull'eccedenza di conformità e verifica se ciò sia conforme agli articoli 19, 20 e 21 del regolamento (UE) 2023/1805 e ai calcoli di cui all'articolo 26 del presente regolamento. Se valuta una richiesta di accantonare l'eccedenza di conformità conforme, il verificatore la approva.
2. Se dal saldo totale di conformità del pool risulta un'eccedenza di conformità, prima di approvare l'accantonamento dell'eccedenza di conformità il verificatore valuta i calcoli e le informazioni relative alla messa in comune (pooling) della conformità.
3. Se la nave presenta, per il periodo di riferimento, un disavanzo di conformità, il verificatore, a seguito della richiesta della società di prendere in prestito dal periodo di riferimento successivo un anticipo dell'eccedenza di conformità della quantità corrispondente, esamina le informazioni sul disavanzo di conformità e verifica che l'anticipo dell'eccedenza di conformità moltiplicato per 1,1 sia sottratto dal saldo di conformità della stessa nave nel periodo di riferimento successivo conformemente all'articolo 20, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/1805. In caso di superamento delle condizioni di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettere a) e b), il verificatore non approva il prestito dell'anticipo dell'eccedenza di conformità.

*Articolo 29***Messa in comune (pooling) della conformità**

1. Le società notificano nella banca dati FuelEU: i) l'intenzione di includere il saldo di conformità della nave in un pool; e ii) la distribuzione del saldo totale di conformità del pool a ogni singola nave. Qualora le navi che partecipano al pool siano controllate da due o più società, la notifica è convalidata nella banca dati FuelEU da tutte le società interessate. La notifica comprende quanto segue: i) la distribuzione del saldo totale di conformità del pool alle sue navi; ii) la scelta del verificatore selezionato per verificare la distribuzione del saldo totale di conformità del pool a ogni singola nave; e iii) una dichiarazione attestante che le navi che partecipano al pool non fanno parte di altri pool.
2. Il verificatore selezionato per verificare la distribuzione del saldo totale di conformità del pool a ogni singola nave verifica che la distribuzione del saldo del pool a ciascuna nave sia conforme all'articolo 21 del regolamento (UE) 2023/1805 e ai calcoli di cui all'articolo 26 del presente regolamento. Il pool è valido solo se è conforme all'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805.

3. Se una delle condizioni di cui all'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805 non è soddisfatta, il verificatore selezionato per verificare la distribuzione del saldo totale di conformità del pool a ogni singola nave non approva la richiesta di messa in comune (pooling). Il verificatore dichiara le difformità individuate.

CAPO IV

REQUISITI PER I VERIFICATORI

Articolo 30

Processo continuo di garanzia delle competenze

1. Il verificatore istituisce, documenta, applica e mantiene un processo continuo di garanzia delle competenze atto ad assicurare che tutto il personale incaricato di attività di verifica disponga delle competenze per svolgere i compiti assegnati.
2. Ai fini del processo di garanzia delle competenze di cui al paragrafo 1, il verificatore definisce, documenta, applica e mantiene:
 - a) criteri generali di competenza per tutto il personale che svolge attività di verifica a norma dell'articolo 32;
 - b) criteri specifici di competenza per ciascuna funzione in seno all'organizzazione del verificatore che svolge attività di verifica, in particolare per l'auditor FuelEU nel trasporto marittimo, il responsabile del riesame indipendente e l'esperto tecnico a norma degli articoli 32, 33 e 34;
 - c) un metodo per assicurare il mantenimento delle competenze e la periodica valutazione del rendimento di tutto il personale che svolge attività di verifica;
 - d) un processo per assicurare la formazione continua del personale che svolge attività di verifica;
 - e) un processo per valutare se l'incarico di verifica ricada nell'ambito di accreditamento del verificatore e se quest'ultimo disponga delle competenze, del personale e delle risorse necessari a selezionare una squadra di verifica e a portare a termine con successo le attività di verifica nei tempi prescritti.
3. Nel valutare le competenze del personale a norma del paragrafo 2, lettera c), il verificatore applica i criteri di competenza di cui al paragrafo 2, lettere a) e b).
4. Il processo di cui al paragrafo 2, lettera e), comprende anche un processo per valutare se la squadra di verifica sia in possesso di tutte le competenze e le persone necessarie a svolgere le attività di verifica per una determinata società.
5. Il verificatore elabora criteri generali e specifici di competenza in conformità dell'articolo 31, paragrafo 4, nonché degli articoli 31, 32 e 33.
6. Il verificatore controlla regolarmente, almeno con cadenza annuale, il rendimento di tutto il personale che svolge attività di verifica al fine di confermarne il permanere delle competenze.
7. Il verificatore passa regolarmente in rassegna il processo di garanzia delle competenze di cui al paragrafo 1 per far sì che:
 - a) i criteri di competenza di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), siano elaborati in conformità alle competenze richieste;
 - b) siano affrontate tutte le problematiche individuabili in relazione alla fissazione dei criteri generali e specifici di competenza ai sensi del paragrafo 2, lettere a) e b);
 - c) tutti i requisiti del processo di garanzia delle competenze siano opportunamente aggiornati e preservati.
8. Il verificatore si dota di un sistema per registrare i risultati delle attività condotte nell'ambito del processo di garanzia delle competenze di cui al paragrafo 1.

9. Un valutatore dotato di competenze sufficienti valuta la competenza e il rendimento degli auditor FuelEU nel trasporto marittimo e degli auditor responsabili del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo. Il valutatore osserva detti auditor durante la verifica della relazione FuelEU o della relazione parziale FuelEU presso il sito della società, a seconda dei casi, per stabilire se gli auditor soddisfino i criteri di competenza.

10. Qualora un membro del personale non sia in grado di dimostrare di soddisfare pienamente i criteri di competenza per un compito specifico affidatogli, il verificatore individua e organizza per tale membro del personale una formazione aggiuntiva o un'esperienza di lavoro sotto supervisione. Il verificatore osserva tale membro del personale finché questi non dimostri al verificatore stesso di essere conforme ai criteri di competenza.

Articolo 31

Squadre di verifica

1. Per ciascun incarico di verifica, il verificatore forma una squadra di verifica in grado di eseguire le attività di verifica di cui agli articoli da 4 a 29.

2. La squadra di verifica consiste almeno di un auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo e, ove il verificatore lo ritenga opportuno in funzione della complessità dei compiti da svolgere e della propria capacità di condurre la valutazione dei rischi necessaria, di un numero congruo di auditor FuelEU nel trasporto marittimo e di esperti tecnici.

3. Per il riesame indipendente delle attività di verifica relative a un particolare incarico di verifica, il verificatore nomina un responsabile del riesame indipendente che non faccia parte della squadra di verifica.

4. I componenti della squadra hanno una chiara comprensione del proprio ruolo nel processo di verifica e sono in grado di comunicare efficacemente nella lingua richiesta per: i) assolvere ai propri compiti di verifica; e ii) esaminare le informazioni trasmesse dalla società.

5. Qualora la squadra di verifica sia composta da un'unica persona, questa soddisfa tutti i requisiti di competenza per l'auditor FuelEU nel trasporto marittimo e per l'auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo, nonché i requisiti previsti dall'articolo 32.

Articolo 32

Requisiti di competenza per gli auditor FuelEU nel trasporto marittimo e gli auditor responsabili del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo

1. Gli auditor FuelEU nel trasporto marittimo hanno le competenze per valutare i piani di monitoraggio e verificare sia le relazioni FuelEU che le relazioni parziali FuelEU a norma del regolamento (UE) 2023/1805.

2. Ai fini del paragrafo 1, gli auditor FuelEU nel trasporto marittimo quanto meno:

a) conoscono il regolamento (UE) 2023/1805 e il diritto derivato correlato nonché gli orientamenti in merito emanati dalla Commissione e dagli Stati membri;

b) possiedono conoscenze ed esperienza relative alla revisione dei dati e delle informazioni, anche in relazione ai seguenti elementi:

i) le metodologie di revisione dei dati e delle informazioni, l'applicazione della soglia di rilevanza e la valutazione della rilevanza delle inesattezze;

ii) l'analisi dei rischi intrinseci e dei rischi di controllo;

iii) le tecniche di campionamento per il campionamento dei dati e il controllo delle attività di controllo;

iv) la valutazione dei sistemi di dati e informazioni, dei sistemi informatici, delle attività riguardanti il flusso di dati, delle attività di controllo, dei sistemi di controllo e delle procedure per le attività di controllo.

3. Sono inoltre prese in considerazione le conoscenze e l'esperienza specifiche relative agli aspetti pertinenti di cui all'allegato V.

4. Oltre a soddisfare i requisiti di competenza riguardanti l'auditor FuelEU nel trasporto marittimo di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, un auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo dispone di comprovate competenze per dirigere una squadra di verifica e per essere responsabile della conduzione delle attività di verifica a norma del presente regolamento.

Articolo 33

Requisiti di competenza per i responsabili del riesame indipendente

1. Il responsabile del riesame indipendente beneficia dell'autorità adeguata a esaminare il progetto di conclusioni sulla valutazione del piano di monitoraggio, il progetto di relazione di verifica e la documentazione interna di verifica ai sensi dell'articolo 36.
2. Il responsabile del riesame indipendente soddisfa i requisiti di competenza per gli auditor responsabili del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo di cui all'articolo 32.
3. Per valutare se la documentazione interna di verifica è completa e se sono stati raccolti elementi probatori sufficienti nel corso delle attività di verifica, il responsabile del riesame indipendente dispone delle competenze necessarie a:
 - a) analizzare le informazioni fornite e confermarne la completezza e l'integrità;
 - b) contestare le informazioni mancanti o contraddittorie;
 - c) controllare le tracce dei dati allo scopo di valutare se la documentazione interna di verifica sia completa e se fornisca sufficienti informazioni a sostegno del progetto di conclusioni sulla valutazione del piano di monitoraggio, del progetto di relazione di verifica e delle conclusioni oggetto del riesame interno.

Articolo 34

Ricorso a esperti tecnici

1. Nell'eseguire le attività di verifica, il verificatore può consultare esperti tecnici per avvalersi di conoscenze e competenze dettagliate su una determinata materia, necessarie a coadiuvare l'auditor FuelEU nel trasporto marittimo e l'auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo nello svolgimento delle attività di verifica.
2. Qualora un responsabile del riesame indipendente non abbia la competenza per valutare una determinata questione nell'ambito del riesame, il verificatore richiede l'assistenza di un esperto tecnico.
3. L'esperto tecnico ha le competenze e le conoscenze necessarie per assistere efficacemente l'auditor FuelEU nel trasporto marittimo e l'auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo oppure, se del caso, il responsabile del riesame indipendente nella materia per cui sono richieste le sue conoscenze e la sua consulenza. Inoltre l'esperto tecnico ha una comprensione sufficiente delle conoscenze e delle competenze di cui all'articolo 32.
4. L'esperto tecnico esegue i compiti specificati sotto la direzione e la piena responsabilità del responsabile del riesame indipendente o dell'auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo per la squadra di verifica in cui si trova a operare.

Articolo 35

Procedure per le attività di verifica

1. Il verificatore istituisce, documenta, applica e mantiene uno o più processi e procedure per le attività di verifica di cui agli articoli da 4 a 29.
2. Nell'istituire e applicare tali procedure e processi, il verificatore esegue le attività conformemente alla norma armonizzata di cui al regolamento (CE) n. 765/2008 relativa ai requisiti per gli organismi di validazione e verifica dei gas ad effetto serra per l'utilizzo nell'accreditamento o in altre forme di riconoscimento.

3. Per assicurare la coerenza nello sviluppo, nell'attuazione, nel miglioramento e nel riesame delle procedure e dei processi, conformemente alla norma armonizzata di cui al paragrafo 2, il verificatore istituisce, documenta, applica e mantiene un sistema di gestione della qualità.
4. Il sistema di gestione della qualità di cui al paragrafo 3 comprende gli elementi seguenti:
 - a) politiche e responsabilità;
 - b) esame della gestione;
 - c) audit interni;
 - d) azioni correttive;
 - e) azioni volte ad affrontare i rischi e le opportunità e misure preventive;
 - f) controllo delle informazioni documentate.
5. Il verificatore istituisce inoltre le procedure, i processi e i provvedimenti seguenti conformemente alla norma armonizzata di cui al paragrafo 2:
 - a) un processo e una politica per la comunicazione con la società;
 - b) provvedimenti adeguati per tutelare la riservatezza delle informazioni ottenute;
 - c) un processo per il trattamento dei ricorsi presentati dalle società;
 - d) un processo per il trattamento dei reclami, compresa una tempistica indicativa, presentati dalle società;
 - e) un processo per la presentazione di una relazione di verifica rivista laddove si riscontri un errore nella relazione di verifica, nella relazione FuelEU o nella relazione parziale FuelEU dopo che il verificatore ha trasmesso la relazione di verifica alla società;
 - f) una procedura o un processo per l'esternalizzazione delle attività di verifica ad altre organizzazioni;
 - g) una procedura o un processo per garantire che il verificatore si assuma la piena responsabilità delle attività di verifica svolte dalle persone assunte;
 - h) processi atti a garantire il corretto funzionamento del sistema di gestione della qualità di cui al paragrafo 3, tra cui:
 - i) processi per l'esame del sistema di gestione della qualità almeno una volta all'anno, con un intervallo tra un esame e l'altro non superiore a 15 mesi;
 - ii) processi per lo svolgimento di audit interni almeno una volta all'anno, con un intervallo tra un audit interno e l'altro non superiore a 15 mesi;
 - iii) processi per l'individuazione e la gestione delle difformità nelle attività del verificatore e l'adozione di misure correttive per ovviarvi;
 - iv) processi per l'individuazione dei rischi e delle opportunità nelle attività del verificatore e per l'adozione di misure preventive per attenuare tali rischi;
 - v) processi per il controllo delle informazioni documentate.

Articolo 36

Documentazione interna di verifica

1. Il verificatore predisporre e compila una documentazione interna di verifica contenente almeno:
 - a) i risultati delle attività di verifica svolte;
 - b) il piano di verifica, l'analisi strategica e la valutazione dei rischi;
 - c) informazioni sufficienti a corroborare la valutazione del piano di monitoraggio e del progetto di relazione di verifica, compresa una debita motivazione in merito all'eventuale rilevanza delle inesattezze individuate.

2. La documentazione interna di verifica è redatta in modo che il responsabile del riesame indipendente di cui agli articoli 8 e 24 e l'organismo nazionale di accreditamento possano valutare se la verifica sia stata condotta in conformità al presente regolamento.

Articolo 37

Registri e comunicazione

1. Il verificatore tiene e gestisce registri atti a dimostrare l'osservanza del presente regolamento, anche per quanto concerne la competenza e l'imparzialità del proprio personale.
2. Periodicamente il verificatore mette le informazioni a disposizione della società, conformemente alla norma armonizzata di cui all'articolo 35, paragrafo 2.
3. Il verificatore tutela la riservatezza delle informazioni ottenute durante la verifica, conformemente alla norma armonizzata di cui all'articolo 35, paragrafo 2.

Articolo 38

Indipendenza e imparzialità

1. Il verificatore è indipendente dalla società ed è imparziale nell'esecuzione delle attività di verifica.
2. Al fine di garantire l'indipendenza e l'imparzialità, il verificatore e qualsiasi parte della medesima persona giuridica non sono una società, né sono proprietari di una società o di proprietà di una società, né intrattengono con la società relazioni che possano compromettere l'indipendenza e l'imparzialità del verificatore.
3. Il verificatore è organizzato in modo da tutelare la propria obiettività, indipendenza e imparzialità. Si applicano i requisiti pertinenti stabiliti nella norma armonizzata di cui all'articolo 35, paragrafo 2.
4. Il verificatore non svolge attività di verifica per una società se ciò è atto a generare un rischio inaccettabile per la sua imparzialità o a creare un conflitto di interessi. Nella valutazione del piano di monitoraggio o nella verifica della relazione FuelEU e della relazione parziale FuelEU, il verificatore non si avvale di personale interno o esterno che potrebbe presentare un conflitto di interessi effettivo o potenziale. Il verificatore assicura altresì che le attività del personale o delle organizzazioni non compromettano la riservatezza, l'obiettività, l'indipendenza e l'imparzialità della verifica. A tal fine, il verificatore monitora i rischi per l'imparzialità e adotta le misure appropriate per affrontarli.
5. Si ritiene che esista un conflitto di interessi per il verificatore nelle relazioni con la società segnatamente in uno dei casi seguenti:
 - a) qualora la relazione tra il verificatore e la società si basi su una proprietà comune, una governance comune, una dirigenza o personale comune, risorse condivise, fondi comuni e contratti in comune o commercializzazione in comune;
 - b) qualora la società abbia beneficiato di servizi di consulenza di cui al paragrafo 7, lettera a), oppure di assistenza tecnica di cui al paragrafo 7, lettera b), da un ente di consulenza, da un organismo di assistenza tecnica o da un'altra organizzazione che intrattenga relazioni con il verificatore e rischi di comprometterne l'imparzialità.
6. Ai fini del paragrafo 5, lettera b), l'imparzialità del verificatore si ritiene compromessa qualora le relazioni tra il verificatore e l'ente di consulenza, l'organismo di assistenza tecnica o l'altra organizzazione si basino su una proprietà comune, una governance comune, una dirigenza o personale comune, risorse condivise, fondi comuni, contratti in comune o commercializzazione in comune e un pagamento comune della commissione sulle vendite o altro incentivo per la segnalazione di nuovi clienti.
7. Si ritiene che esista un rischio inaccettabile per l'imparzialità o un conflitto di interessi se il verificatore o qualsiasi parte della medesima persona giuridica fornisce alla società:

- a) servizi di consulenza per sviluppare parte del processo di monitoraggio e comunicazione descritto nel piano di monitoraggio, compresa l'elaborazione della metodologia di monitoraggio, la stesura della relazione FuelEU o della relazione parziale FuelEU e la stesura del piano di monitoraggio;
 - b) assistenza tecnica per sviluppare o mantenere il sistema di monitoraggio e comunicazione delle emissioni o di altre informazioni pertinenti a norma del regolamento (UE) 2023/1805.
8. Il verificatore non affida all'esterno il riesame indipendente né la presentazione della relazione di verifica.
9. In caso di esternalizzazione di altre attività di verifica, le società subappaltatrici soddisfano i requisiti pertinenti stabiliti nella norma armonizzata di cui all'articolo 35, paragrafo 2.
10. Tuttavia l'assunzione di persone fisiche per l'espletamento di attività di verifica non costituisce esternalizzazione ai fini del paragrafo 9 qualora il verificatore, nell'effettuare tale assunzione, si prenda la piena responsabilità delle attività di verifica effettuate dal personale assunto.
11. Quando assume persone fisiche per l'espletamento di attività di verifica, il verificatore esige da tali persone la firma di un accordo scritto in merito alla loro conformità alle procedure del verificatore e all'assenza di conflitti di interessi nello svolgimento di tali attività di verifica.
12. Il verificatore istituisce, documenta, applica e mantiene un processo per assicurare il perdurare dell'imparzialità e dell'indipendenza proprie, delle parti della medesima persona giuridica, delle altre organizzazioni di cui al paragrafo 6, nonché di tutto il personale e delle persone fisiche assunte che siano coinvolti nella verifica. Tale processo comprende un meccanismo per tutelare l'imparzialità e l'indipendenza del verificatore e soddisfa i requisiti pertinenti stabiliti nella norma armonizzata di cui all'articolo 35.
13. Qualora effettui la verifica di una società che ha già verificato negli anni precedenti, il verificatore valuta i rischi in termini di imparzialità e adotta misure necessarie per ridurli.

Articolo 39

Entrata in vigore

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

Il presente regolamento si applica dal 1° settembre 2024.

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

Fatto a Bruxelles, il 26 luglio 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

MODELLO PER LA RELAZIONE FUELEU

PARTE A

DATI DI IDENTIFICAZIONE DELLA NAVE E DELLA SOCIETÀ

- a) nome della nave;
- b) nave: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- c) porto di immatricolazione;
- d) porto di origine (se diverso dal porto di immatricolazione);
- e) categoria della nave ⁽¹⁾;
- f) classe ghiaccio della nave ⁽²⁾;
- g) efficienza tecnica della nave espressa in uno degli indicatori seguenti:
 - 1) indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) o indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI), ove richiesti, rispettivamente, dall'allegato VI, capo 4, regola 22 o 23, della convenzione MARPOL, espresso in grammi di CO₂/tonnellata-miglio nautico;
 - 2) valore stimato dell'indice (EIV), calcolato in base alla risoluzione dell'IMO MEPC.215 (63), espresso in grammi di CO₂/tonnellata-miglio nautico;
- h) nome dell'armatore;
- i) proprietario registrato: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- j) indirizzo dell'armatore: città, stato/provincia/regione, CAP, paese;
- k) nome della società (solo se diversa dall'armatore);
- l) società (solo se diversa dall'armatore): numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- m) i seguenti dati relativi al referente della società:
 - nome: titolo, nome, cognome, nome della società, funzione;
 - indirizzo: città, stato/provincia/regione, CAP, paese;
 - telefono;
 - indirizzo di posta elettronica.

PARTE B

DATI DI IDENTIFICAZIONE DEL VERIFICATORE

- a) nome del verificatore;
- b) indirizzo del verificatore e sede principale di attività: città, stato/provincia/regione, CAP, paese;
- c) numero di accreditamento.

PARTE C

INFORMAZIONI SUL METODO DI MONITORAGGIO UTILIZZATO E SUL RELATIVO LIVELLO DI INCERTEZZA

- a) metodo di monitoraggio utilizzato per l'unità di consumo di combustibile;
- b) relativo livello di incertezza, espresso in % (per metodo di monitoraggio utilizzato).

⁽¹⁾ Selezionare una delle categorie di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2023/2449 della Commissione (GU L, 2023/2449, 7.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2449/oj).

⁽²⁾ Obbligatoria per escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla classe ghiaccio della nave e/o alla navigazione in presenza di ghiaccio.

PARTE D

DATI DELLE TRATTE

- a) porto di partenza e porto di arrivo, compresa l'ora GMT/UTC di partenza e di arrivo;
- b) tempo trascorso all'ormeggio;
- c) porto: nome, ubicazione (LOCODE);
- d) tempo trascorso all'ormeggio alla banchina o tempo trascorso all'ancoraggio, o entrambi, in ore.

PARTE E

CONSUMO DI ENERGIA

- a) per ciascuna nave cui si applica l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2023/1805, il collegamento all'energia elettrica da terra e l'uso dell'energia elettrica da terra:
 - porto: nome, ubicazione (LOCODE), terminal od ormeggio;
 - tempo trascorso all'ormeggio alla banchina e tempo trascorso all'ancoraggio, se del caso, ore di collegamento all'alimentazione elettrica da terra: dettagli del punto di connessione;
 - 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);
 - misurazione;
- b) deroghe al collegamento all'alimentazione elettrica da terra elencate nell'articolo 6 del regolamento (UE) 2023/1805, se del caso;
- c) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato durante l'ormeggio alla banchina e l'ancoraggio, espressa in tonnellate:
 - 1) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato nei porti di scalo di un'isola di uno Stato membro con meno di 200 000 residenti permanenti ed esentati da uno Stato membro a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1805;
 - 2) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato nei porti di scalo delle regioni ultraperiferiche ed esentati da uno Stato membro a norma dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805;
- d) quantità di ciascun tipo di combustibile consumato in mare, espressa in tonnellate;
 - 1) quantità totale di ciascun tipo di combustibile consumato rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 del regolamento (UE) 2023/1805;
 - 2) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte le tratte effettuate tra porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
 - 3) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte le tratte effettuate in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
 - 4) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte le tratte effettuate verso porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
 - 5) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte le tratte in arrivo o in partenza da un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
 - 6) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte 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 in un'isola con meno di 200 000 residenti permanenti, esentate da uno Stato membro a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1805;
 - 7) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte le tratte tra un porto di scalo situato in una regione ultraperiferica e un altro porto di scalo situato in una regione ultraperiferica, esentate da uno Stato membro a norma dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1805;

- 8) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte le tratte transnazionali nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico verso i porti di scalo di altri Stati membri, esentate da uno Stato membro a norma dell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2023/1805;
 - 9) quantità aggregata di ciascun tipo di combustibile consumato in tutte le tratte in cui sono effettuate tratte nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico verso i porti di scalo di altri Stati membri, esentate da uno Stato membro a norma dell'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2023/1805;
- e) quantità di energia elettrica erogata alla nave tramite alimentazione elettrica da terra;
 - f) per ciascun tipo di carburante consumato all'ormeggio alla banchina, all'ancoraggio e in mare:
 - 1) il potere calorifico inferiore;
 - 2) i fattori di emissione «well-to-tank» («dal pozzo al serbatoio»);
 - 3) i fattori di emissione CfCO₂;
 - 4) i fattori di emissione CfCH₄;
 - 5) i fattori di emissione CfN₂O;
 - 6) il Cslip associato alle diverse unità di consumo di combustibile a bordo;
 - g) quantità di energia proveniente da una tecnologia a zero emissioni ^(?) consumata all'ormeggio;
 - h) quantità di ciascun tipo di fonte di energia sostitutiva consumata in mare;
 - i) fattore di remunerazione per la propulsione assistita dal vento.

PARTE F

DATI PER L'APPLICAZIONE DELLE ESENZIONI RELATIVE ALLA CLASSE GHIACCIO E ALLA NAVIGAZIONE IN PRESENZA DI GHIACCIO

- a) classe ghiaccio della nave ⁽⁴⁾;
- b) dati da comunicare se la società chiede di escludere l'energia aggiuntiva dovuta alla navigazione in presenza di ghiaccio dall'ambito dell'energia usata a bordo:
 - 1) data, ora (ora UTC) e posizione di entrata e di uscita in presenza di ghiaccio;
 - 2) distanza percorsa in caso di navigazione in presenza di ghiaccio;
 - 3) quantità di ciascun tipo di combustibile consumato in caso di navigazione in presenza di ghiaccio;
 - 4) distanza totale percorsa per tutte le tratte durante il periodo di riferimento.

^(?) Stoccaggio di energia elettrica a bordo da produzione di energia elettrica in mare, stoccaggio di energia elettrica a bordo da OPS, stoccaggio di energia elettrica a bordo da sostituzione delle batterie, produzione di energia a bordo da energia eolica o produzione di energia a bordo da energia solare.

⁽⁴⁾ Obbligatoria per escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla classe ghiaccio della nave e/o alla navigazione in presenza di ghiaccio.

ALLEGATO II

MODELLO PER LA RELAZIONE DI VERIFICA FUELEU

PARTE A

DATI DI IDENTIFICAZIONE DELLA NAVE, DELLA SOCIETÀ E DEL VERIFICATORE

- a) nome della nave;
- b) nave: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- c) porto di immatricolazione;
- d) porto di origine (se diverso dal porto di immatricolazione);
- e) categoria della nave ⁽¹⁾;
- f) classe ghiaccio della nave ⁽²⁾;
- g) efficienza tecnica della nave (facoltativo) espressa in uno degli indicatori seguenti:
 - 1) indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) o indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI), ove richiesti, rispettivamente, dall'allegato VI, capo 4, regola 22 o 23, della convenzione MARPOL, espresso in grammi di CO₂/tonnellata-miglio nautico;
 - 2) valore stimato dell'indice (EIV), calcolato in base alla risoluzione dell'IMO MEPC.215 (63), espresso in grammi di CO₂/tonnellata-miglio nautico;
- h) nome dell'armatore;
- i) proprietario registrato: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- j) indirizzo dell'armatore: città, stato/provincia/regione, CAP, paese;
- k) nome della società (solo se diversa dall'armatore);
- l) società (solo se diversa dall'armatore): numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- m) dati del referente della società:
 - 1) nome: titolo, nome, cognome, nome della società, funzione;
 - 2) indirizzo: città, stato/provincia/regione, CAP, paese;
 - 3) telefono;
 - 4) indirizzo di posta elettronica;
- n) verificatore incaricato di valutare la relazione FuelEU:
 - 1) nome del verificatore;
 - 2) numero di accreditamento;
- o) squadra di audit FuelEU nel trasporto marittimo:
 - 1) auditor responsabile del gruppo di audit FuelEU nel trasporto marittimo: nome, titolo, nome, cognome, funzione;
 - 2) elenco degli auditor FuelEU nel trasporto marittimo: nome, titolo, nome, cognome, funzione.

PARTE B

SINTESI DELLE PROCEDURE SEGUITE DURANTE LA VERIFICA

- a) ambito e obiettivi della verifica;
- b) riferimento alla relazione FuelEU e al periodo di riferimento oggetto della verifica;
- c) riferimento al piano di monitoraggio relativo al periodo di riferimento;
- d) descrizione della metodologia e delle diverse attività svolte durante la verifica;
- e) sintesi delle modifiche apportate al piano di monitoraggio, e dei dati di attività nel periodo di riferimento;

⁽¹⁾ Selezionare una delle categorie di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2023/2449.

⁽²⁾ Obbligatoria per escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla classe ghiaccio della nave e/o alla navigazione in presenza di ghiaccio.

- f) visite in sito e visite virtuali effettuate o motivi della rinuncia ad esse.

PARTE C

RISULTATO DELLA VERIFICA DELLA RELAZIONE FUELEU

- a) risultanze della verifica: raccomandazioni di miglioramento;
- b) risultanze della verifica: difformità;
- c) risultanze della verifica: inesattezze rilevanti;
- d) conclusioni: dichiarazione del verificatore.
-

ALLEGATO III

MODELLO PER IL SALDO DI CONFORMITÀ FUELEU

PARTE A

DATI DI IDENTIFICAZIONE DELLA NAVE, DELLA SOCIETÀ E DEL VERIFICATORE

- a) nome della nave;
- b) nave: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- c) porto di immatricolazione;
- d) porto di origine (se diverso dal porto di immatricolazione);
- e) categoria della nave ⁽¹⁾;
- f) classe ghiaccio della nave ⁽²⁾;
- g) nome della società di navigazione;
- h) società: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- i) verificatore:
 - 1) nome del verificatore;
 - 2) numero di accreditamento.

PARTE B

INTENSITÀ DEI GAS A EFFETTO SERRA DELL'ENERGIA USATA A BORDO DELLA NAVE

- a) intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo, secondo il metodo specificato nell'allegato I del regolamento (UE) 2023/1805;
- b) quantità di energia annua usata a bordo, esclusa l'energia derivata dall'alimentazione elettrica da terra;
- c) quantità di energia annua usata a bordo derivata da RFNBO;
- d) quantità di energia annua usata fornita tramite alimentazione elettrica da terra;
- e) quantità di energia usata a bordo proveniente da altre fonti di energia.

PARTE C

SALDO DI CONFORMITÀ DELLA NAVE

Saldo di conformità della nave, conformemente alla formula di cui all'allegato IV, parte A, lettera a), del regolamento (UE) 2023/1805.

PARTE D

SCALI IN PORTO NON CONFORMI

- a) porto: nome, ubicazione (LOCODE), terminal od ormeggio;
- b) tempo trascorso all'ormeggio alla banchina o tempo trascorso all'ancoraggio, o entrambi, in ore;
- c) domanda di energia elettrica all'ormeggio;
- d) autorità portuale competente.

⁽¹⁾ Selezionare una delle categorie di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2023/2449.

⁽²⁾ Obbligatoria per escludere l'energia aggiuntiva usata dovuta alla classe ghiaccio della nave e/o alla navigazione in presenza di ghiaccio.

PARTE E

QUANTITÀ DI ENERGIA UTILIZZATA

- a) quantità di energia annua usata a bordo da una nave, esclusa l'energia fornita tramite OPS;
- b) quantità di energia annua da RFNBO usata a bordo da una nave.

—

ALLEGATO IV

MODELLO PER IL DOCUMENTO DI CONFORMITÀ FUELEU

Si certifica che, in seguito alla valutazione della relazione FuelEU relativa al periodo di riferimento «ANNO N – 1» e al calcolo del saldo di conformità pertinente, la nave «NOME» è conforme alle disposizioni del regolamento (UE) 2023/1805.

Il presente documento di conformità è stato rilasciato il «GIORNO/MESE/ANNO N».

Il presente documento di conformità è legato alla relazione FuelEU n. «NUMERO» ed è valido fino al 30 GIUGNO «ANNO N + 1», per un periodo di 18 mesi a decorrere dalla fine del periodo di riferimento, o fino al rilascio di un nuovo documento per lo stesso periodo, o fino alla sua revoca da parte dello Stato di riferimento.

PARTE A

DATI DELLA NAVE

- a) nome della nave;
- b) nave: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- c) porto di immatricolazione;
- d) porto di origine (se diverso dal porto di immatricolazione);
- e) categoria della nave ⁽¹⁾;
- f) stato di bandiera/immatricolazione;
- g) stazza lorda.

PARTE B

INFORMAZIONI SULL'ARMATORE

- a) nome dell'armatore;
- b) proprietario: numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- c) indirizzo dell'armatore: città, stato/provincia/regione, CAP, paese;

PARTE C

DATI DELLA SOCIETÀ CHE OTTEMPERA AGLI OBBLIGHI A NORMA DEL REGOLAMENTO (UE) 2023/1805 (FACOLTATIVO)

- a) nome della società;
- b) numero di identificazione unico IMO della società e del proprietario registrato;
- c) natura della società ⁽²⁾;
- d) indirizzo della società: città, stato/provincia/regione, CAP, paese.

PARTE D

VERIFICATORE ⁽³⁾

- a) numero di accreditamento;
- b) nome del verificatore;
- c) indirizzo del verificatore e sede principale di attività: città, stato/provincia/regione, CAP, paese.

⁽¹⁾ Selezionare una delle categorie di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2023/2449.

⁽²⁾ «Armatore e società ISM» o «Società ISM distinta dall'armatore».

⁽³⁾ Verificatore che ha presentato la relazione di verifica.

ALLEGATO V

CONOSCENZE ED ESPERIENZA SPECIFICHE DEL SETTORE MARITTIMO

Ai fini dell'articolo 32, paragrafo 3, sono prese in considerazione le conoscenze e l'esperienza seguenti:

- conoscenza della normativa applicabile nell'ambito della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) e della convenzione SOLAS, quali: la normativa in materia di efficienza energetica per le navi ⁽¹⁾, il codice tecnico NOX ⁽²⁾, la regola relativa agli ossidi di zolfo ⁽³⁾, la regola relativa alla qualità dell'olio combustibile ⁽⁴⁾, il codice 2008 sulla stabilità a nave integra e i relativi orientamenti pertinenti, ad esempio gli orientamenti sull'elaborazione del piano di gestione per l'efficienza energetica delle navi (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP);
- possibili sinergie tra il regolamento (UE) 2023/1805, il regolamento (UE) 2015/757, i sistemi specifici esistenti di gestione marittima (tra cui il codice ISM) e altri orientamenti settoriali (quali gli orientamenti sull'elaborazione del SEEMP);
- unità di consumo di combustibile a bordo della nave;
- registrazione delle tratte e procedure atte a garantire la completezza e l'accuratezza dell'elenco delle tratte (come presentato dalla società);
- fonti esterne attendibili (compresi i dati di localizzazione delle navi) che potrebbero essere utili per i controlli incrociati delle informazioni con i dati provenienti dalle navi;
- metodi di calcolo del consumo di combustibile e dell'energia elettrica da terra come applicati dalle navi nella pratica;
- applicazione dei livelli di incertezza a norma del regolamento (UE) 2023/1805, del regolamento (UE) 2015/757 e degli orientamenti pertinenti;
- applicazione di fattori di emissione per tutti i combustibili usati a bordo della nave, compresi il GNL, i biocarburanti, gli RFNBO e altri combustibili alternativi;
- conoscenza della certificazione dei combustibili a norma della direttiva (UE) 2018/2001 del parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾;
- manipolazione del combustibile, pulizia del combustibile, sistemi dei serbatoi;
- manutenzione della nave/controllo qualità degli strumenti di misurazione;
- documenti relativi al rifornimento di carburante (bunkeraggio), incluse le bolle di consegna;
- registri operativi, sintesi dei dati relativi alle tratte e alle operazioni portuali, giornali di bordo;
- documentazione commerciale, ad esempio accordi di noleggio e polizze di carico;
- requisiti normativi esistenti;
- funzionamento dei sistemi di rifornimento della nave;
- determinazione della densità del combustibile da parte delle navi nella pratica;
- processi e attività riguardanti il flusso di dati per il calcolo del carico trasportato (in volume o massa), quali applicati alle diverse tipologie di navi e alle attività ai sensi dei regolamenti (UE) 2023/1805 e (UE) 2015/757;

⁽¹⁾ Allegato VI, regola 22, della convenzione MARPOL.

⁽²⁾ Codice tecnico riveduto per il controllo delle emissioni di ossidi di azoto prodotti dai motori diesel marini (risoluzione MEPC.176(58), modificata dalla risoluzione MEPC.177(58).

⁽³⁾ Allegato VI, regola 14, della convenzione MARPOL.

⁽⁴⁾ Allegato VI, regola 18, della convenzione MARPOL.

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

- processi del flusso di dati utilizzati per calcolare la distanza percorsa e il tempo trascorso in mare e in porto nelle tratte a norma del regolamento (UE) 2023/1805; e
 - macchinari e sistemi tecnici utilizzati a bordo per determinare il consumo di combustibile e l'energia usata fornita tramite l'alimentazione elettrica da terra, l'attività di trasporto e altre informazioni pertinenti.
-